



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (nyolcadik tanács)

2019. július 29.*

„Előzetes döntéshozatal – 261/2004/EK rendelet – Légi közlekedés – Visszautasított beszállás – A »kártalanítás« és a »további kártalanítás« fogalma – A megtérítendő kár jellege – Vagyoni és nem vagyoni kár – Levonás – További kártalanítás – Segítségnyújtás – Az utasoknak nyújtott tájékoztatás”

A C-354/18. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Tribunalul Bacău (bákói törvényszék, Románia) a Bírósághoz 2018. május 30-án érkezett, 2018. április 26-i határozatával terjesztett elő a

Radu-Lucian Rusu,

Oana-Maria Rusu

és

az **SC Blue Air – Airline Management Solutions Srl**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (nyolcadik tanács),

tagjai: F. Biltgen tanácselnök, J. Malenovský (előadó) és C. G. Fernlund bírák,

főtanácsnok: E. Sharpston,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- az SC Blue Air – Airline Management Solutions Srl képviseletében M. Popa ügyvéd,
- a román kormány képviseletében C.-R. Caňțăr, L. Lițu és A. Wellman, meghatalmazotti minőségben,
- a német kormány képviseletében kezdetben: T. Henze, M. Hellmann, E. Lankenau és A. Berg, később: e három utóbbi, meghatalmazotti minőségben,
- a lengyel kormány képviseletében B. Majczyna, meghatalmazotti minőségben,

* Az eljárás nyelve: román.

– az Európai Bizottság képviselőjében L. Nicolae 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.) 4., 7., 8. és 12. cikkének értelmezésére vonatkozik.
- 2 E kérelmet a Radu-Lucian Rusu, Oana-Maria Rusu és az SC Blue Air – Airline Management Solutions Srl (a továbbiakban: Blue Air) között, az előbbieket által a visszautasított beszállás miatt elszenvedett vagyoni és nem vagyoni károk megtérítése tárgyában folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő.

Jogi háttér

A nemzetközi jog

- 3 A nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, 1999. május 28-án Montrealban kötött, az Európai Unió 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 29. cikke előírja:

„Utasok, poggyász és teherszállítmány szállítása esetén – bármilyen jogalapú – kártérítési per kizárólag ennek az egyezménynek a feltételeire és a felelősség korlátozására figyelemmel kezdeményezhető, függetlenül attól, hogy arra az ezen egyezmény vagy egy szerződés alapján, szerződésen kívül károkozás alapján, vagy egyéb módon kerül sor [helyesen: Utasok, poggyász és áru szállítása esetében bármely kártérítés iránti kereset, akár a jelen egyezmény, akár szerződés vagy szerződésen kívüli károkozás vagy bármi más alapozza meg, csak a jelen egyezmény feltételei és a felelősség ott meghatározott korlátozása keretében indítható], valamint annak a sérelme nélkül, hogy kinek van joga pert indítani, és az milyen vonatkozó jogokkal rendelkezik. Bármely ilyen per esetén a büntető, példás [helyesen: példát statuáló] vagy egyéb nem kártalanító kártérítés [helyesen: egyéb, az eredeti állapot helyreállításán túlmenő kártérítés] nem behajtható.”

Az uniós jog

- 4 A 261/2004 rendelet (1), (10) és (20) preambulumbekzdése kimondja:

„(1) Szükséges, hogy a Közösség fellépése a légi közlekedés terén többek között az utasok magas szintű védelmére irányuljon. Emellett maradéktalanul figyelembe kell venni az általános fogyasztóvédelmi követelményeket.

[...]

(10) Azoknak az utasoknak, akiknek beszállását akaratum ellenére visszautasították, lehetővé kellene tenni, hogy jegyük árának visszatérítése mellett elálljanak a repülőúttól, vagy azt kielégítő körülmények között tovább folytassák, és az ilyen utasok ellátásáról a későbbi légi járatra való várakozásuk alatt megfelelő módon gondoskodni kell.

[...]

(20) Az utasokat maradéktalanul tájékoztatni kellene a beszállás visszautasítása, valamint a járatok törlése vagy hosszú [helyesen: jelentős] késése esetén őket megillető jogokról, hogy ténylegesen gyakorolni tudják jogaikat.”

5 E rendelet 1. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„E rendelet az itt meghatározott feltételek szerint megállapítja az utasokat megillető minimális jogokat, amikor

- a) akaratum ellenére beszállásukat visszautasítják;
- b) légi járatukat törlik;
- c) légi járatuk késik.”

6 Az említett rendelet 4. cikkének (3) bekezdése előírja:

„Amennyiben az utasok beszállását akaratum ellenére visszautasították, akkor az üzemeltető légi fuvarozó azonnal kártalanítja őket a 7. cikkel összhangban és segítséget nyújt nekik a 8. és 9. cikkel összhangban.”

7 Ugyanezen rendelet 7. cikke (1) bekezdésének b) pontja a következőképpen szól:

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

[...]

- 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];

[...]”

8 A 261/2004 rendelet 8. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„E cikkekre való hivatkozáskor az utasoknak az alábbiak közötti választást ajánlják fel:

- a) – a jegy árának a vételi ár szerinti visszatérítése hét napon belül, a 7. cikk (3) bekezdésében meghatározott módon az utazás meg nem tett szakaszára vagy szakaszaira, továbbá a már megtett szakaszra vagy szakaszokra, amennyiben a repülőút [helyesen: légi járat] az utas eredeti utazási tervével kapcsolatban már nem szolgál semmilyen célt, vagy adott esetben a következővel együtt,
 - a legkorábbi légi járat vissza az első indulási pontra;

- b) átfoglalás, összehasonlítható szállítási feltételek mellett, a végső célállomásukhoz a legkorábbi alkalommal [helyesen: átfoglalás a célállomásokra hasonló feltételek mellett és a legkorábbi időpontban]; vagy
- c) átfoglalás, összehasonlítható szállítási feltételek mellett, a végső célállomásukhoz egy későbbi időpontban, amikor az utasnak megfelel [helyesen: átfoglalás a célállomásokra hasonló feltételek mellett egy későbbi, az utasnak megfelelő időpontra], az üléshelyek rendelkezésre állásától függően.”

9 E rendelet 12. cikkének (1) bekezdése előírja:

„E rendelet alkalmazása nem érinti az utasok további kártalanításhoz való jogát. A rendelet szerint adott kártalanítás levonható az ilyen kártalanításból.”

A román jog

10 A Codul Civil (polgári törvénykönyv) 1350. cikke a következőképpen fogalmaz:

„(1) Mindenki köteles a szerződésből eredő kötelezettségeit teljesíteni.

(2) Amennyiben az egyik fél – anélkül hogy ezt megfelelő indok támasztaná alá – e kötelezettségeket nem teljesíti, felel a másik félnek okozott károkért, és a törvényben megállapított kártérítést köteles fizetni.

(3) Ha törvény ettől eltérően nem rendelkezik, egyik fél sem mellőzheti a szerződéses felelősségére vonatkozó szabályok alkalmazását, és nem alkalmazhat más, kedvezőbb szabályokat.”

11 A polgári törvénykönyv 1530. cikke előírja:

„A hitelező jogosult az adós által okozott azon kár megtérítésére, amely a kötelezettség teljesítésének indokolatlan vagy adott esetben vétkes elmulasztásának közvetlen és szükségszerű következménye.”

12 A polgári törvénykönyv 1531. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) A hitelező a nemteljesítésből eredő kár teljes körű megtérítésére jogosult.

(2) A kár magában foglalja a hitelező terhére keletkezett tényleges veszteséget és az elmaradt hasznot. A kár összegének meghatározása során figyelembe kell venni a hitelező részéről a kár elkerülése vagy mérséklése során észszerű határidőn belül felmerült költségeket.

(3) A hitelező a nem vagyoni károk megtérítésére is jogosult.”

13 A polgári törvénykönyv 1533. cikke előírja:

„Az adós csak azokat a károkat köteles megtéríteni, amelyeket a nemteljesítés következményeként a szerződés megkötésekor előre látott vagy előre láthatott, kivéve azt az esetet, amikor a nemteljesítés szándékos vagy súlyos gondatlanságból ered. A kártérítés ebben az esetben is csak azt foglalja magában, amely a kötelezettség elmulasztásának közvetlen és szükségszerű következménye.”

14 A polgári törvénykönyv 1534. cikke értelmében:

„(1) Ha a hitelező a saját vétkes mulasztásával hozzájárult a károkozáshoz, a kártérítést ennek megfelelően csökkenteni kell. E rendelkezés nem alkalmazható, ha a kár részben egy olyan esemény miatt következett be, amelynek kockázatát a hitelező vállalta.

(2) Az adós nem köteles megtéríteni azokat a károkat, amelyeket a hitelező minimális gondossággal elkerülhetett volna.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

- 15 Az alapeljárás felperesei a Blue Airnél foglaltak két olyan repülőjegyet, amely lehetővé tette számukra, hogy 2016. szeptember 6-án eljussanak Bacăuból (Románia) Londonba (Egyesült Királyság), ahol lakóhellyel rendelkeznek és dolgoznak.
- 16 Az alapeljárás felpereseit a beszálláskor tájékoztatták arról, hogy a repülőutat nem az eredetileg tervezett repülőgéppel fogják megtenni, hanem egy másikkal, valamint hogy ez utóbbi kisebb befogadóképessége miatt a beszállásuk nem lehetséges.
- 17 Következésképpen az alapeljárás felpereseinek szállítását egy Blue Air által üzemeltetett másik járatra irányozták elő, és így a felperesek 2016. szeptember 11-én érkeztek Londonba.
- 18 Ezen eseményeket követően a Blue Air az alapeljárás felperesei számára egy ingyenes, 2017. március 24-ig felhasználható repülőjegyet ajánlott fel, amely ajánlatot e felperesek azzal az indokkal utasítottak vissza, hogy az elszenvedett kár meghaladja egy repülőjegy értékét.
- 19 Ezt követően a Blue Air az alapeljárás felperesei számára a 261/2004 rendelet alapján személyenként 400 euró kompenzációt ajánlott fel. E tekintetben az alapeljárás felperesei úgy vélték, hogy e kompenzáció kizárólag az elszenvedett nem vagyoni kár megtérítésére irányul, nem pedig a „további kártalanítás” fogalmába tartozó vagyoni kárra.
- 20 Az alapügy felperesei így a Judecătoria Bacăuhoz (bákói helyi bíróság, Románia) fordultak. E bíróságtól azt kérték, hogy a Blue Airt a munkabérből való levonás eredményeként bekövetkezett vagyoni kár címén 437 euró, illetve 386 euró megfizetésére kötelezze. Ezt követően az alapeljárás felperesei pontosították a ténylegesen elszenvedett, munkabérből való levonás összegét. Továbbá az alapeljárás felperesei egyenként 1500 eurót kértek nem vagyoni kár címén. Egyébiránt azzal érveltek, hogy R.-L. Rusu ellen elbocsátási eljárást indítottak, de ezzel kapcsolatban végül csak megrovásban részesítették.
- 21 A Blue Air arra hivatkozott, hogy az alapeljárás felperesei nem jogosultak a 261/2004 rendelet 7. cikke (1) bekezdésének b) pontjában előírt 400 eurón túl további kártalanításra abból az okból kifolyólag, hogy kifejezetten nem kérték azt, hogy őket a lehető leghamarabb, egy másik légitársasággal, egy másik útvonalon szállítsák el, hanem elfogadták a 2016. szeptember 11-re tervezett járatot. Egyébiránt a Blue Air azt állította, hogy ha az alapeljárás felperesei kértek volna egy alternatív járatot, akkor keresett volna egy olyan, amely lehetővé tette volna számukra, hogy elérjék a célállomásukat.
- 22 A Judecătoria Bacău (bákói helyi bíróság) részben helyt adott a keresetnek, és a Blue Airt arra kötelezte, hogy az alapeljárás felperesei részére egyenként fizessen 400 eurót a nem vagyoni kár megtérítésére, és a felperesek által előterjesztett többi kérelmet elutasította.
- 23 Mind az alapeljárás felperesei, mind a Blue Air fellebbezést nyújtott be a Judecătoria Bacău (bákói helyi bíróság) határozatával szemben a kérdést előterjesztő bíróság előtt, amely szükségesnek tartja a 261/2004 rendelet 4., 7., 8. és 12. cikkének értelmezésével kapcsolatos egyes szempontok tisztázását.

24 E körülmények között a Tribunalul Bacău (bákói törvényszék, Románia) úgy határozott, hogy felfüggeszti az eljárást, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

- „1) A 261/2004 rendelet 7. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti 400 eurós összeg célja főszabály szerint a vagyoni károk megtérítése, míg a nem vagyoni károkat e rendelet 12. cikke alapján kell értékelni, vagy a 7. cikk (1) bekezdésének b) pontja főszabály szerint a nem vagyoni károk megtérítésére vonatkozik, a vagyoni károk pedig a 12. cikk hatálya alá tartoznak?
- 2) A levont munkabérnek megfelelő azon összeg, amely a 261/2004 rendelet 7. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti 400 eurós összeget meghaladja, a 12. cikk szerinti további kártalanítás fogalmába tartozik?
- 3) A 261/2004 rendelet 12. cikke [(1) bekezdésének] második mondata értelmében »[a] rendelet szerint adott kártalanítás levonható az ilyen kártalanításból«. Úgy kell-e értelmezni a rendelet e cikkét, hogy az alapján a nemzeti bíróság diszkrecionális jogkörében marad a 7. cikk (1) bekezdésének b) pontja szerint megítélt összegnek a további kártalanításból történő levonása, vagy ez a levonás kötelező?
- 4) Abban az esetben, ha az összeg levonása nem kötelező, milyen tényezők alapján dönt a nemzeti bíróság a 261/2004 rendelet 7. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti összegnek a további kártalanításból történő levonásáról?
- 5) A munkabér levonásából eredő kárt – amire amiatt került sor, hogy a munkavállaló az átfoglalást követően a célállomásra való késedelmes érkezése miatt nem tudott megjelenni a munkahelyén – a 261/2004 rendelet 8. cikke vagy a 4. cikkel összefüggésben értelmezett 12. cikke szerinti kötelezettségek teljesítése alapján kell értékelni?
- 6) A légi fuvarozónak a 261/2004 rendelet 4. cikkének (3) bekezdése és 8. cikke szerinti, segítségnyújtásra vonatkozó kötelezettségének teljesítése magában foglalja azt, hogy az utast az átfoglalással kapcsolatban fennálló valamennyi lehetőségről teljeskörűen kell tájékoztatni a 261/2004 rendelet 8. cikke (1) bekezdésének a), b) és c) pontjában foglaltak szerint?
- 7) A 261/2004 rendelet 8. cikke alapján kit terhel annak bizonyítása, hogy az átfoglalásra a lehető leghamarabb került sor?
- 8) A 261/2004 rendelet alapján az utasok kötelessége az, hogy a célállomásuknak megfelelő másik járatot keressenek, és a légitársaságot kérik arra, hogy az ilyen járatokon találjon szabad helyeket, vagy a légitársaság hivatalból köteles arra, hogy az utas számára legelőnyösebb opciót megkeresse annak érdekében, hogy őt a célállomásra szállítsa?
- 9) Az utasok által elszenvedett károk meghatározása során van jelentősége annak, hogy azok elfogadták a légitársaság azon ajánlatát, hogy nekik egy másik, 2016. szeptember 11-i járatot biztosítanak, annak ellenére, hogy számukra előrelátható volt az, hogy a munkából való távolmaradásuk idejére nem kapnak fizetést?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első, második, ötödik és kilencedik kérdéstről

25 Első, második, ötödik és kilencedik kérdésével, amelyeket együttesen célszerű vizsgálni, a kérdést előterjesztő bíróság lényegében azt kérdezi, hogy a 261/2004 rendelet 7. cikke (1) bekezdésének b) pontját úgy kell-e értelmezni, hogy az e rendelkezésben előírt összeg célja az olyan kár megtérítése,

mint a munkabérlevonás, vagy az ilyen kár az e rendelet 12. cikkének (1) bekezdésében előírt további kártalanítás tárgyát képezheti. A kérdést előterjesztő bíróság egyébiránt azt kérdezi, hogy hogyan kell meghatározni e kárt az említett rendelet értelmében.

- 26 Elsőként meg kell jegyezni, hogy a 261/2004 rendelet a légi közlekedésben részt vevő utasok magas szintű védelmének biztosítására irányul, függetlenül attól, hogy a beszállásukat utasították vissza, a járatukat törölték, vagy a járatuk jelentősen késik, mivel valamennyien a légi közlekedéshez kapcsolódó, hasonlóan súlyos gondnak és kényelmetlenségeknek vannak kitéve (2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet, C-402/07, EU:C:2009:716, 44. pont).
- 27 Ennek keretében először is a 261/2004 rendelet 7. cikkének (1) bekezdése az utasok kártalanítását írja elő, amelynek összege többek között a repülési távolságtól függően változik. Konkrétan e 7. cikk (1) bekezdésének b) pontja 400 euró összegű kártalanítást ír elő minden 1500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli légi járatra és minden egyéb, 1500–3500 kilométer közötti légi járatra.
- 28 A 261/2004 rendelet 7. cikkének (1) bekezdésében rögzített összegek célja, hogy egységesített és azonnali kártalanítást nyújtsanak különösen az utasok légi szállításának megtagadásából származó kényelmetlenségek által okozott károkat illetően, mint az alapügyben, anélkül, hogy ez utóbbi utasok viselnék az illetékes bíróságok előtt történő jogérvényesítéssel szükségszerűen együtt járó nehézségeket (lásd analógia útján: 2006. január 10-i IATA és ELFAA ítélet, C-344/04, EU:C:2006:10, 45. pont).
- 29 Ugyanis magának a 261/2004 rendelet 4. cikke (3) bekezdésének a szövege, amely e rendelet 7. cikkére utal, arra kötelezi az érintett légi fuvarozót, hogy azonnal kártalanítsa azokat az utasokat, akiknek beszállását akaratauk ellenére visszautasította.
- 30 Az ilyen átalányösszegek csak azon károk megtérítésére szolgálnak, amelyek szinte minden érintett utas számára azonosak (lásd analógia útján: 2006. január 10-i IATA és ELFAA ítélet, C-344/04, EU:C:2006:10, 43. pont; 2012. október 23-i Nelson és társai ítélet, C-581/10 és C-629/10, EU:C:2012:657, 52. pont).
- 31 Ezzel szemben sem a 261/2004 rendelet 7. cikkének (1) bekezdése, sem e rendelet egésze nem írja elő az érintett utasok utazásának céljával összefüggő egyedi károk megtérítését, amelyek orvoslása feltétlenül megköveteli az okozott kár mértékének esetenkénti elbírálását, és következésképpen csak utólagos és egyéniesített kártérítés tárgya lehet (lásd ebben az értelemben: 2006. január 10-i IATA és ELFAA ítélet, C-344/04, EU:C:2006:10, 43. pont).
- 32 Az alapügyben az alapeljárás felperesei, a beszállás visszautasítását követően, a célállomásra való késedelmes érkezésük miatt nem tudtak megjelenni a munkahelyükön, aminek következtében levontak a munkabérükből.
- 33 Márpedig az ilyen munkabérlevonást egyedi kárnak kell tekinteni, amely az érintett utasok sajátos helyzetével függ össze, és az így okozott kár mértékének esetről esetre történő értékelését követeli meg.
- 34 Következésképpen az ilyen kár nem tartozik a 261/2004 rendelet 7. cikke (1) bekezdésének b) pontjában előírt átalánykártalanítás alá.
- 35 Másodszor meg kell állapítani, hogy a 261/2004 rendelet 12. cikke (1) bekezdésének első mondata szerint e rendelet alkalmazása nem érinti az utasok további kártalanításhoz való jogát.

- 36 Ebből a megfogalmazásból következik, hogy a 261/2004 rendelet nem képezheti akadályát annak, hogy egy sérelmet szenvedett utas megtérítse a neki okozott kárt, amelyet egyénileg és utólagosan kell értékelni, amennyiben a nemzeti vagy nemzetközi jog biztosítja számára az ilyen kártalanításhoz való jogot, feltéve hogy ez a kártalanítás kiegészítő jellegű az e rendeletben előírt átalánykártalanításhoz képest.
- 37 Márpedig a kártalanítást a 261/2004 rendelet 12. cikkének (1) bekezdése értelmében kiegészítő jellegűnek kell tekinteni, ha az e rendelet 1. cikkének (1) bekezdésében előírt egyik helyzetből ered, és azon kényelmetlenségek forrása, amelyeket az említett rendelet értelmében azonnal és egységesített módon kell megtéríteni.
- 38 A jelen ügyben nem vitatott, hogy a munkabérlevonás egyrészt az alapeljárás felpereseire vonatkozik, amely egyénileg és utólag értékelendő, másrészt pedig a beszállás akaratuk ellenére történő visszautasításából származik, amelynek kényelmetlenségét az 261/2004 rendelet alapján azonnal és egységesített módon kell megtéríteni.
- 39 E körülmények között az ilyen munkabérlevonást olyan kárnak kell tekinteni, amely a 261/2004 rendelet 12. cikkének (1) bekezdése által előírt további kártalanítás tárgyát képezheti.
- 40 Harmadszor, amint a jelen ítélet 31. pontjából is következik, az 261/2004 rendelet nem írja elő az olyan egyedi károk megtérítését, mint a munkabérlevonás; a kérdést előterjesztő bíróság feladata az e kárt alkotó különböző elemek, ideértve adott esetben a sérelmet szenvedett utasok magatartásának, valamint az említett kár megtérítése mértékének a releváns jogalap alapján történő meghatározása és értékelése.
- 41 A fentiekre tekintettel az első, a második, az ötödik és a kilencedik kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 7. cikke (1) bekezdésének b) pontját úgy kell értelmezni, hogy az e rendelkezésben előírt összeg nem olyan kár megtérítésére irányul, mint a munkabérlevonás, másodsor, hogy e kár az e rendelet 12. cikkének (1) bekezdésében előírt további kártalanítás tárgyát képezheti, és harmadszor, hogy a kérdést előterjesztő bíróság feladata az említett kárt alkotó különböző elemek, valamint az e kár megtérítése mértékének a releváns jogalap alapján történő meghatározása és értékelése.

A harmadik és a negyedik kérdésről

- 42 Harmadik és negyedik kérdésével, amelyeket együttesen célszerű vizsgálni, a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 261/2004 rendeletet és különösen a 12. cikke (1) bekezdésének második mondatát úgy kell-e értelmezni, hogy az lehetővé teszi a hatáskörrel rendelkező nemzeti bíróság számára, hogy az e rendelet alapján nyújtott kártalanítást a további kártalanításból levonja, de ezt nem teszi kötelezővé. Ezenkívül annak megválaszolását kéri, hogy melyek azok a feltételek, amelyek alapján a hatáskörrel rendelkező nemzeti bíróság elvégezheti ezt a levonást.
- 43 E tekintetben a 261/2004 rendelet 12. cikke (1) bekezdésének második mondata előírja, hogy az e rendelet szerint adott kártalanítás levonható a további kártalanításból.
- 44 Ebből az egyértelmű megfogalmazásból tehát az következik, hogy a 261/2004 rendelet 12. cikke (1) bekezdésének második mondata nem írja elő az ilyen levonás elvégzését, ugyanakkor nem zárja ki azt sem, hogy arra esetleg sor kerüljön.
- 45 Ugyanis, amint a jelen ítélet 35. és 36. pontjában megállapításra került, az érintett utas számára a nemzeti vagy a nemzetközi jog állapíthat meg további kártalanításhoz való jogot, a 261/2004 rendelet pedig, amint az a 12. cikke (1) bekezdésének első mondatából is következik, e jog sérelme nélkül alkalmazandó.

- 46 Egyébiránt a 261/2004 rendelet 12. cikkének (1) bekezdéséből következik, hogy e bekezdés két mondatát együttesen olvasva e rendelet nem értelmezhető úgy, hogy olyan feltételeket ír elő, amelyek alkalmasak arra, hogy korlátozzák a hatáskörrel rendelkező nemzeti bíróságnak az e rendelet által nyújtott kártalanítás további kártalanításból történő esetleges levonására vonatkozó hatáskörét. Az ilyen feltételek fennállása tehát összeegyeztethetetlen lenne az említett rendelet 12. cikke (1) bekezdésének második mondatával.
- 47 A fentiekre tekintettel a harmadik és negyedik kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendeletet, és különösen a 12. cikke (1) bekezdésének második mondatát úgy kell értelmezni, hogy az lehetővé teszi a hatáskörrel rendelkező nemzeti bíróság számára, hogy az e rendelet alapján nyújtott kártalanítást a további kártalanításból levonja, de ezt nem teszi kötelezővé, mivel az említett rendelet a hatáskörrel rendelkező nemzeti bíróság számára nem ír elő olyan feltételeket, amelyek alapján e levonást elvégezhetné.

A hatodik és nyolcadik kérdéstről

- 48 Hatodik és nyolcadik kérdésével, amelyeket együttesen célszerű vizsgálni, a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 261/2004 rendelet 8. cikkének (1) bekezdésével összefüggésben értelmezett 4. cikkének (3) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy az arra kötelezi az üzemeltető légi fuvarozót, hogy az érintett utasoknak teljes körű tájékoztatást nyújtson az előbbi rendelkezésben előírt valamennyi lehetőségről, vagy hogy e rendelkezés azt is előírja az érintett utasoknak, hogy aktívan hozzájáruljanak az ezzel kapcsolatos információk kereséséhez.
- 49 E tekintetben mindenekelőtt a 261/2004 rendelet 4. cikkének (3) bekezdése előírja, hogy ha az üzemeltető légi fuvarozó az utasokat a beszállásnál akaratauk ellenére utasítja vissza, e rendelet 8. cikkének megfelelően segítséget kell számukra nyújtania.
- 50 Később, a 261/2004 rendelet „Visszatérítéshez vagy átfoglaláshoz való jog” című 8. cikke az (1) bekezdésében úgy rendelkezik, hogy az utasoknak felajánlják a három, ebben a bekezdésben meghatározott lehetőség közül választást, amelyek lényegében a következők: először a jegy árának visszatérése vagy – adott esetben – a legkorábbi légi járat vissza az első indulási pontra; másodsor egy átfoglalás, összehasonlítható szállítási feltételek mellett, a végső célállomásukhoz a legkorábbi alkalommal; és harmadszor egy átfoglalás, összehasonlítható szállítási feltételek mellett, ehhez a célállomásukhoz egy későbbi időpontban, amikor az utasnak megfelel, az ülőhelyek rendelkezésre állásától függően.
- 51 Egyébiránt a 261/2004 rendelet (10) preambulumbekkezdése összefoglalja az említett választás lényegét, jelezve, hogy azoknak az utasoknak, akiknek beszállását akaratauk ellenére visszautasították, lehetővé kellene tenni, hogy jegyük árának visszatérítése mellett elálljanak a repülőúttól, vagy a légi közlekedést kielégítő körülmények között tovább folytassák.
- 52 Végül, a 261/2004 rendelet (20) preambulumbekkezdéséből többek között az következik, hogy azokat az utasokat, akiknek a beszállását visszautasították, maradéktalanul tájékoztatni kellene az őket megillető jogokról, hogy e jogokat ténylegesen gyakorolni tudják.
- 53 A 261/2004 rendelet e rendelkezései és preambulumbekkezdései összességének együttes olvasatából az következik először is, hogy az a légi fuvarozó, aki az utasokat a beszállásnál visszautasítja, köteles ez utóbbi utasoknak segítséget nyújtani, különösen azáltal, hogy választást tesz lehetővé számukra az e rendelet 8. cikke (1) bekezdésének a), b), illetve c) pontjában rögzített feltételek mellett.

- 54 Ebből másodszer az következik, hogy e választás felajánlása során meg kell adni a visszautasított beszállást elszenvedett utasok számára az ahhoz szükséges információkat, hogy lehetővé váljon számukra a hatékony választás, amelynek célja, hogy jegyük árának visszatérítése mellett elállhassanak a repülőúttól, vagy a közlekedést összehasonlítható szállítási feltételek mellett a végső célállomásukhoz a legkorábbi alkalommal vagy egy későbbi időpontban folytathassák.
- 55 Harmadszer ez azt jelenti, hogy az utas, akit a beszállásnál visszautasítottak, jogosult az érintett légi fuvarozó segítségnyújtására, ideértve a jogosultságot arra, hogy megadják neki a szükséges adatokat ahhoz, hogy hatékony és tájékozott döntést hozhasson; az ilyen jogosultság biztosítása nem járhat azzal a kötelezettséggel, hogy aktívan hozzájáruljon azon adatok kereséséhez, amelyeket e fuvarozó felajánlásának tartalmaznia kell.
- 56 A fentiekre tekintettel a hatodik és nyolcadik kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 8. cikkének (1) bekezdésével összefüggésben értelmezett 4. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az arra kötelezi az üzemeltető légi fuvarozót, hogy az érintett utasoknak teljes körű tájékoztatást nyújtson az előbbi rendelkezésben előírt valamennyi lehetőségről; az érintett utasoknak nincs semmilyen kötelezettségük arra, hogy aktívan hozzájáruljanak az ezzel kapcsolatos információk kereséséhez.

A hetedik kérdéstről

- 57 Hetedik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy a 261/2004 rendelet 8. cikke (1) bekezdésének b) pontját úgy kell-e értelmezni, hogy e rendelkezés alkalmazásában az üzemeltető légi fuvarozót terheli annak a bizonyítása, hogy az átfoglalást a legkorábbi alkalommal elvégezték, vagy azt úgy kell értelmezni, hogy e kötelezettség az érintett utasokat terheli.
- 58 Amint a jelen ítélet 53. és 54. pontjából kitűnik, az a légi fuvarozó, aki az utasokat a beszállásnál visszautasította, köteles ez utóbbi utasoknak segítséget nyújtani az e rendelet 8. cikke (1) bekezdésének a), b), illetve c) pontjában meghatározott különböző lehetőségek közötti hatékony és tájékozott választásuk lehetővé tétele érdekében.
- 59 Ennélfogva az üzemeltető légi fuvarozó feladata, hogy az érintett utasok számára a 261/2004 rendelet 8. cikke (1) bekezdése b) pontjának megfelelően összehasonlítható szállítási feltételek mellett, a legkorábbi alkalommal a végső célállomásukhoz való átfoglalás alternatíváját is felajánlja.
- 60 Konkrét ajánlat esetén az üzemeltető légi fuvarozónak figyelembe kell vennie és egyesítenie kell több, az ajánlatot meghatározó releváns elemet, azaz különösen a tervezett átfoglalás végén a végső célállomásra érkezés időpontját, a tervezett átfoglalás megvalósulási feltételeit, valamint azt a tényt, hogy a szóban forgó átfoglalást maga a légi fuvarozó meg tudja-e valósítani, vagy ahhoz egy másik légi fuvarozó segítsége szükséges, adott esetben ez utóbbi rendelkezésre állásának megfelelően.
- 61 Márpedig a 261/2004 rendelet 8. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti, az érintett légi fuvarozóra háruló, az átfoglalás felajánlására és megszervezésére vonatkozó felelősség magában foglalja annak a bizonyítási terhét, hogy az így szervezett átfoglalást a legkorábbi alkalommal elvégezték.
- 62 A fentiekre tekintettel a hetedik kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 8. cikke (1) bekezdésének b) pontját úgy kell értelmezni, hogy e rendelkezés alkalmazásában az üzemeltető légi fuvarozót terheli annak a bizonyítása, hogy az átfoglalást a legkorábbi alkalommal elvégezték.

A költségekről

63 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) **Először is, 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 7. cikke (1) bekezdésének b) pontját úgy kell értelmezni, hogy az e rendelkezésben előírt összeg nem olyan kár megtérítésére irányul, mint a munkabérlevonás, másodszor, hogy e kár a 261/2004 rendelet 12. cikkének (1) bekezdésében előírt további kártalanítás tárgyát képezheti, és harmadszor, hogy a kérdést előterjesztő bíróság feladata az említett kárt alkotó különböző elemek, valamint az e kár megtérítése mértékének a releváns jogalap alapján történő meghatározása és értékelése.**
- 2) **A 261/2004 rendeletet, és különösen a 12. cikke (1) bekezdésének második mondatát úgy kell értelmezni, hogy az lehetővé teszi a hatáskörrel rendelkező nemzeti bíróság számára, hogy az e rendelet alapján nyújtott kártalanítást a további kártalanításból levonja, de ezt nem teszi kötelezővé, mivel az említett rendelet a hatáskörrel rendelkező nemzeti bíróság számára nem ír elő olyan feltételeket, amelyek alapján e levonást elvégezhetné.**
- 3) **A 261/2004 rendelet 8. cikkének (1) bekezdésével összefüggésben értelmezett 4. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az arra kötelezi az üzemeltető légi fuvarozót, hogy az érintett utasoknak teljes körű tájékoztatást nyújtson az előbbi rendelkezésben előírt valamennyi lehetőségéről; az érintett utasoknak nincs semmilyen kötelezettségük arra, hogy aktívan hozzájáruljanak az ezzel kapcsolatos információk kereséséhez.**
- 4) **A 261/2004 rendelet 8. cikke (1) bekezdésének b) pontját úgy kell értelmezni, hogy e rendelkezés alkalmazásában az üzemeltető légi fuvarozót terheli annak a bizonyítása, hogy az átfoglalást a legkorábbi alkalommal elvégezték.**

Aláírások