



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (nyolcadik tanács)

2025. január 16.*

„Előzetes döntéshozatal – Légi közlekedés – 261/2004/EK rendelet – A 3. cikk (3) bekezdése – Térítésmentes, vagy a nyilvánosság számára közvetlenül vagy közvetetten nem elérhető csökkentett viteldíjjal történő utazás – Olyan utas, aki csak a légiközlekedési díjakat és adókat fizette meg – Reklámkampány keretében történő foglalás – A 8. cikk (1) bekezdésének c) pontja – Későbbi időpontban történő átfoglaláshoz való jog – A törölt járat és az utas által kívánt átfoglalás járata közötti időbeli kapcsolat követelményének hiánya”

A C-516/23. 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 2023. augusztus 10-én érkezett, 2023. augusztus 8-i határozatával terjesztett elő az

NW,

YS

és

a Qatar Airways

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (nyolcadik tanács),

tagjai: N. Jääskinen, a kilencedik tanács elnöke, a nyolcadik tanács elnökeként eljárva, M. Gavalec (előadó) és J. Passer bírák,

főtanácsnok: P. Pikamäe,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– YS és NW képviseletében M. Böse Rechtsanwalt,

* Az eljárás nyelve: német.

- a Qatar Airways képviseletében B. Liebert és U. Steppler Rechtsanwälte,
- az Európai Bizottság képviseletében G. von Rintelen 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 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.) 3. cikke (3) bekezdésének és 8. cikke (1) bekezdése c) pontjának az értelmezésére vonatkozik.
- 2 E kérelmet NW és YS légi utasok, valamint a Qatar Airways között azon alapuló kártérítési kérelem tárgyában folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő, hogy e légi fuvarozó megsértette azon kötelezettségét, hogy biztosítsa ezen utasoknak a végső célállomásukra történő átfoglalását.

Jogi háttér

A 261/2004 rendelet

- 3 A 261/2004 rendelet (1), (2), (4), (12) és (13) preambulumbekkezdése a következőket mondja ki:
 - „(1) Szükséges, hogy a[z Európai] 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 a légi járat törlése vagy hosszú késése súlyos gondot és kényelmetlenséget okoz az utasoknak.
- [...]
- (4) A Közösségnek ezért emelnie kellene [a menetrendszerű légiközlekedésben visszautasított beszállás kártalanítási rendszerének közös szabályainak megállapításáról szóló, 1991. február 4-i 295/91/EGK tanácsi rendelet (HL 1991. L 36., 5. o.)] által meghatározott védelem szintjét az utasok jogainak erősítése érdekében, továbbá, hogy biztosítsa a légifuvarozók harmonizált feltételek melletti tevékenységét egy liberalizált piacon.
- [...]

- (12) A légijáratok törlése által az utasoknak okozott gondot és kényelmetlenséget szintén csökkenteni kellene. Ezt úgy kellene elérni, hogy ösztönözni kell a légifuvarozókat arra, hogy az utasokat a menetrend szerinti indulás időpontja előtt tájékoztassák a járatok törléséről, és ezenkívül ajánljanak nekik észszerű átfoglalást, hogy az utasok más megoldást találhassanak. A légifuvarozóknak, ha ezt elmulasztják kártalanítaniuk kellene az utasokat, kivéve ha a járat törlésére olyan rendkívüli körülmények között kerül sor, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.
- (13) Azon utasok számára, akiknek a légijáratait törölték, lehetővé kellene tenni a jegyek visszatérítését, vagy az átfoglalást kielégítő körülmények között, továbbá lehetővé kell tenni, hogy megfelelő ellátásban részesüljenek, amíg egy későbbi légijáratra várakoznak.”

4 E rendelet „Hatály” címet viselő 3. cikkének (3) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„E rendelet nem alkalmazható a térítésmentesen, vagy a nyilvánosság számára közvetlenül vagy közvetetten nem elérhető csökkentett viteldíjjal utazó utasokra. A rendeletet alkalmazni kell azonban azokra az utasokra, akiknek jegyét egy légifuvarozó vagy utazásszervező törzsutasprogramja vagy más kereskedelmi programja keretében adták ki.”

5 Az említett rendelet „Járat törlése” című 5. cikke (1) bekezdésének a) pontja és 5. cikkének (3) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„(1) Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak

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

[...]

(3) Az üzemeltető légifuvarozó nem köteles kártérítést fizetni a 7. cikk szerint, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.”

6 A 261/2004 rendelet „Kártalanításhoz való jog” című 7. cikke az utasok egységesített kártalanítását írja elő, amelynek összege többek között a járat által megtett távolságtól függően változik.

7 A rendelet „Visszatérítéshez vagy átfoglaláshoz való jog” című 8. cikke a következőket írja elő:

„(1) 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 az utas eredeti utazási tervével kapcsolatban már nem szolgál semmilyen célt, vagy adott esetben a következővel együtt

– a legkorábbi légijárat vissza az első indulási pontra;

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

c) átfoglalás, összehasonlítható szállítási feltételek mellett, a végső célállomásukhoz egy későbbi időpontban, amikor az utasnak megfelel, az üléshelyek rendelkezésre állásától függően.

[...]

Az 1008/2008/EK rendelet

- 8 A Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló, 2008. szeptember 24-i 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2008. L 293., 3. o.) „Tájékoztatás és megkülönböztetésmentesség” című 23. cikkének (1) bekezdése a következőket írja elő:

„A Szerződés hatálya alá tartozó tagállam területén található repülőtérrel kiinduló légi járatok a nagyközönség számára rendelkezésre álló, felkínált vagy bármilyen formában – többek között az interneten – közzétett légi viteldíjaival és légi tarifáival együtt az azokra vonatkozó feltételeket is fel kell tüntetni. A megfizetendő végső árat mindenkor fel kell tüntetni, és annak magában kell foglalnia az alkalmazandó légi vitel- vagy légi tarifadíjat, valamint a közzététel idején elkerülhetetlen és előre látható valamennyi vonatkozó adót, díjat, felárat és illetéket. A végső ár megjelölése mellett feltüntetik legalább az alábbiakat:

- a) légi vitel- vagy légi tarifadíj;
- b) adók;
- c) repülőtéri díjak; valamint
- d) egyéb díjak, felárak és illetékek, mint például a védelmi díj vagy üzemanyagfelár;

amennyiben a b), c) és d) pontban felsorolt díjakat a légi vitel- vagy légi tarifadíjon felül kell megfizetni. A választható felárakat egyértelmű, átlátható és világos formában tüntetik fel minden jegyfoglalási folyamat kezdetén, és azok elfogadásáról az ügyfél dönt.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

- 9 2020. augusztus 5-én az alapeljárás felperesei repülőjegyet foglaltak a Qatar Airwaysnél a Frankfurt am Mainból (Németország) Denpasarba (Indonézia) dohai (Katar) átszállással közlekedő oda-vissza repülőútra.
- 10 A foglalásra az üzemeltető légi fuvarozó reklámkampánya keretében került sor. Ez a korlátozott időtartamú kampány kizárólag egészségügyi szakemberek számára volt fenntartva, és lehetővé tette számukra, hogy az említett légi fuvarozónál repülőjegyeket foglaljanak, és csak a foglalásokhoz kapcsolódó adókat és díjakat fizessék meg.
- 11 2020. szeptember 13-án a Qatar Airways törölte a foglalás tárgyát képező járatokat.
- 12 A légi fuvarozó egyébként 2022 tavaszáig már nem üzemeltetett járatokat a Denpasarba.

- 13 2022. augusztus 8-i elektronikus levelükben az alapeljárás felperesei felszólították az említett légi fuvarozót, hogy gondoskodjon a 2022. október 20-án Denpasarba történő átfoglalásukról, biztosítsa a 2022. november 7-én Frankfurt am Mainba visszafelé tartó járatukat, és 2022. augusztus 18-ig tegye meg az ehhez szükséges intézkedéseket. Mivel a felszólítás eredménytelen maradt, az alapeljárás felperesei a törzsutasprogram keretében szerzett előnyök felhasználásával lefoglalták a szóban forgó repülőutakat, és összesen 394,62 euró vételárat fizettek. A repülőjegyek piaci ára a foglalás napján utasonként 4276,36 euró volt.
- 14 Az alapeljárás felperesei a kérdést előterjesztő bíróság, a Landgericht Frankfurt am Main (Frankfurt am Main-i regionális bíróság, Németország) előtt keresetet indítottak a Qatar Airways ellen a 261/2004 rendelet 8. cikke (1) bekezdésének c) pontjából eredő segítségnyújtási kötelezettség ezen üzemeltető légi fuvarozó általi megsértése miatt.
- 15 A keresettel összefüggésben a kérdést előterjesztő bíróság először is arra keresi a választ, hogy a jelen ügyben alkalmazható-e a 261/2004 rendelet.
- 16 E tekintetben e bíróság egyrészt arra keresi a választ, hogy úgy kell-e tekinteni, hogy az utas a 261/2004 rendelet 3. cikkének (3) bekezdése értelmében térítésmentesen utazik, ha csak a légiközlekedési adókat és a repülőtéri díjakat kell megfizetnie.
- 17 Másrészt az említett bíróság megjegyzi, hogy a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország) ítélezési gyakorlatából az következik, hogy a légi fuvarozó által az e fuvarozóval keretmegállapodást kötött vállalkozás személyzete számára biztosított, a megállapodás szerint csökkentett viteldíjat e 3. cikk (3) bekezdése értelmében „a nyilvánosság számára [...] elérhetőnek” kell tekinteni. A kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy ez az ítélezési gyakorlat alkalmazható az alapügyben szóban forgó reklámkampányra, mivel ez a kampány nem minősül e rendelkezés értelmében sem törzsutasprogramnak, sem kereskedelmi programnak.
- 18 Abban az esetben, ha a 261/2004 rendelet alkalmazandó az alapügyben szóban forgó helyzetre, a kérdést előterjesztő bíróság másodszor is arra keresi a választ, hogy a rendelet 8. cikke (1) bekezdésének c) pontjában előírt átfoglaláshoz való jog feltételezi-e a törölt járat és az átfoglalás miatt üzemeltetendő légi járat közötti időbeli kapcsolat meglétét akkor is, ha ez a feltétel a rendelkezés szövegéből nem következik.
- 19 E tekintetben a kérdést előterjesztő bíróság megjegyzi, hogy az Oberlandesgericht Köln (kölni regionális felsőbíróság, Németország) ítélezési gyakorlata szerint a 261/2004 rendelet 8. cikke (1) bekezdése c) pontjának céljára tekintettel, amely az utasok védelmére irányul az érintett utazás során, e rendelkezés nem biztosít az utas számára jogot az ingyenes, tetszés szerinti, az eredeti utazási tervhez való időbeli kötöttség nélküli átfoglalásra. E bíróság szerint időbeli kapcsolatnak kell fennállnia a törölt légi járat és az átfoglalás miatt üzemeltetendő légi járat között. Megállapítható, hogy ezt az ítélezési gyakorlatot a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország) elvetette. Ebben az összefüggésben a kérdést előterjesztő bíróság arra keresi a választ, hogy az ilyen időbeli kapcsolatra vonatkozó követelmény következik-e ebből a rendelkezésből, mivel annak szövege erre vonatkozóan nem tartalmaz utalást.

20 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 utas a rendelet 3. cikke (3) bekezdésének első fordulata értelmében térítésmentesen utazik, ha csak a repülőjegy után térítendő díjakat és légi közlekedési adót kell megfizetnie?

2) Az első kérdésre adott nemleges válasz esetén:

Úgy kell-e értelmezni a 261/2004 rendeletet, hogy nem a 3. cikk (3) bekezdésének [első mondata] értelmében vett, a nyilvánosság számára (közvetetten) nem elérhető viteldíjról van szó, ha a járatot egy légifuvarozó által szervezett, időben és mennyiségben korlátozott, olyan akció keretében foglalták le, amely kizárólag egy meghatározott foglalkozási csoport számára volt elérhető?

3) Amennyiben a második kérdésre adott válasz is nemleges, és a 261/2004 rendeletet alkalmazhatónak minősíti a Bíróság:

a) Úgy kell-e értelmezni a rendelet 8. cikke (1) bekezdésének c) pontját, hogy időbeli kapcsolatnak kell fennállnia az eredetileg lefoglalt és törölt járat és egy későbbi időpontra kért átfoglalás között?

b) Adott esetben hogyan kellene körülhatárolni ezt az időbeli kapcsolatot?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első kérdésről

21 Első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 261/2004 rendelet 3. cikke (3) bekezdése első mondatának első fordulata úgy kell-e értelmezni, hogy az utas e rendelkezés értelmében térítésmentesen utazik, ha a foglalásakor kizárólag légiközlekedési adót és díjakat kellett fizetnie.

22 A 261/2004 rendelet 3. cikke (3) bekezdése első mondatának első fordulata értelmében a rendelet nem alkalmazandó a térítésmentesen utazó utasokra.

23 Először is meg kell állapítani, hogy a „térítésmentes utazás” fogalmát sem a 261/2004 rendelet 3. cikkének (3) bekezdése, sem a rendelet többi rendelkezése nem határozza meg. E körülmények között e kifejezés jelentését és terjedelmét – az állandó ítélkezési gyakorlat szerint – annak az általános nyelvhasználatban elfogadott szokásos jelentését alapul véve kell megállapítani, figyelembe véve azon szövegkörnyezetet, amelyben e kifejezést használják, és azon szabályozás célkitűzéseit, amelynek e kifejezés a részét képezi (2024. április 30-i Trade Express-L és Devnia TSIMENT ítélet, C-395/22 és C-428/22, EU:C:2024:374, 65. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). Ezenkívül, amint azt a Bíróság megállapította, a 261/2004 rendelet (1) preambulumbekkezdésében említett, az utasok magas szintű védelmének biztosítására irányuló célkitűzésre tekintettel az utasok számára jogokat biztosító rendelkezések alóli kivételt szigorúan kell értelmezni (lásd ebben az értelemben: 2023. október 26-i LATAM Airlines Group ítélet, C-238/22, EU:C:2023:815, 43. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

- 24 Ami először is az „térítésmentes utazás” kifejezés szokásos jelentését illeti, meg kell állapítani, hogy az általánosságban olyan helyzetet jelöl, az utas ingyenesen utazik, anélkül hogy a repülőjegyért bármilyen ellenszolgáltatást kellene fizetnie.
- 25 E tekintetben e kifejezés olyan értelmezése, amely szerint az utas ingyenesen utazik, de a foglalás véglegesítéséhez nem a légi viteldíj, hanem a légiközlekedési adók, illetve díjak címén kell egy adott összeget fizetnie, ellentétes lenne e kifejezések általános nyelvhasználatban elfogadott szokásos jelentésével.
- 26 Továbbá, ami a 261/2004 rendelet 3. cikke (3) bekezdésének szövegkörnyezetét illeti, noha e rendelkezés általánosságban utal az utazás térítésmentességére és nem részletezi a viteldíjat alkotó különböző elemeket, tény, hogy az 1008/2008 rendelet 23. cikke úgy rendelkezik, hogy a fizetendő végső ár magában foglalja az alkalmazandó légi viteldíjat, valamint minden adót, repülőtéri díjat és egyéb díjat, felárat és illetéket, például a biztonsággal vagy az üzemanyaggal kapcsolatos díjakat. Ebből következik, hogy az adók és a díjak nem zárhatók ki a repülőjegy árából, hanem annak szerves részét képezik.
- 27 Ezt az értelmezést támasztja alá a Bíróság ítélkezési gyakorlata, amely szerint az olyan jegyekkel utazó utasok, amelyért az árnak csak egy töredékét fizetik, a 261/2004 rendelet hatálya alá tartoznak, ha a kifizetett csökkentett viteldíj a nyilvánosság számára közvetlenül vagy közvetetten elérhető volt, vagy a jegyeket törzsutasprogram vagy más kereskedelmi program keretében adták ki (2020. november 26-i SATA International – Azores Airlines végzés, C-316/20, EU:C:2020:966, 16. pont).
- 28 Végül a 261/2004 rendelet – amint az (1), (2) és (4) preambulumbekkezdéséből következik – az utasok és a fogyasztók magas szintű védelmére irányul a súlyos gondot és kényelmetlenséget okozó bizonyos helyzetekben a jogaik megerősítése által, valamint az ilyen helyzetek egységesített és azonnali formában történő orvoslása által (2021. április 22-i Austrian Airlines ítélet, C-826/19, EU:C:2021:318, 26. pont).
- 29 Márpedig az az értelmezés, amely szerint az utas térítésmentesen utazik, ezért nem alkalmazandók rá a 261/2004 rendelet rendelkezései, jóllehet légiközlekedési adók és díjak címén bizonyos összegeket köteles fizetni, veszélyeztetné a rendelet által elérni kívánt, a jelen ítélet 28. pontjában ismertetett, a légi utasok magas szintű védelmének biztosítására irányuló célkitűzést.
- 30 A fenti megfontolásokra tekintettel az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 3. cikke (3) bekezdése első mondatának első fordulatát úgy kell értelmezni, hogy az utas e rendelkezés értelmében nem utazik térítésmentesen, ha a foglalásakor kizárólag légiközlekedési adót és díjakat kellett fizetnie.

A második kérdéstről

- 31 Az előterjesztő bíróság második kérdése lényegében arra irányul, hogy a 261/2004 rendelet 3. cikke (3) bekezdése első mondatának második fordulatát úgy kell-e értelmezni, hogy az utas e rendelkezés értelmében a nyilvánosság számára sem közvetlenül, sem közvetetten nem elérhető csökkentett viteldíjjal utazik, ha a jegyét egy időben és a kínált jegyek számában korlátozott, meghatározott szakmai kategóriát célzó reklámkampány keretében foglalta le.

- 32 A 261/2004 rendelet 3. cikke (3) bekezdése első mondatának második fordulata szerint e rendelet nem alkalmazható a térítésmentesen, vagy a nyilvánosság számára közvetlenül vagy közvetetten nem elérhető csökkentett viteldíjjal utazó utasokra.
- 33 Először is meg kell állapítani, hogy a jelen ügyben a Qatar Airways reklámkampánya keretében e légi fuvarozó kizárólag egészségügyi szakemberek számára tette lehetővé, hogy nála foglaljanak repülőjegyet, és csak a foglalásokhoz kapcsolódó adókat és díjakat fizessék meg. Ebben az összefüggésben a kérdést előterjesztő bíróság arra keresi a választ, hogy az egészségügyi szakemberek csoportja számára fenntartott ilyen csökkentett viteldíjat a nyilvánosság számára elérhető viteldíjnak kell-e tekinteni.
- 34 E tekintetben a „nyilvánosság számára elérhető” kifejezés tartalmát illetően az Európai Bizottsághoz hasonlóan rá kell mutatni arra, hogy a viteldíj akkor is elérhető a nyilvánosság számára, ha azt nem minden potenciális ügyfél veheti igénybe.
- 35 A „nyilvánosság” fogalma ugyanis meghatározatlan számú lehetséges címzettet jelent, és egyébként viszonylag jelentős számú egyént foglal magában (lásd analógia útján: 2024. június 20-i GEMA ítélet, C-135/23, EU:C:2024:526, 38. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). Annak meghatározása érdekében, hogy a csökkentett viteldíjban részesülő személyek csoportja különbözik-e a „nyilvánosságtól”, különösen azt kell megvizsgálni, hogy ezt a csoportot kellő pontossággal határozták-e meg, az érintett személyek megfelel-e a légi fuvarozó által az e viteldíjban való részesüléshez előírt sajátos jellemzőknek, és a légi fuvarozó a jegy kiállításához előzetes egyedi engedélyt ír-e elő.
- 36 E tekintetben az egészségügyi szakemberek csoportja, amelyet elvont módon, az őket összekötő sajátos jellemzők pontosítása nélkül határoztak meg, és akik esetében a jegyek kiállítása nincs előzetes egyedi engedélyhez kötve, a 261/2004 rendelet 3. cikke (3) bekezdése első mondatának második fordulata értelmében vett nyilvánosságnak minősülhet. Ebből következően az ilyen csoport számára fenntartott csökkentett viteldíjat e rendelkezés értelmében „a nyilvánosság számára elérhetőnek” kell tekinteni.
- 37 Ezt az értelmezést támasztja alá a Bíróságnak a 261/2004 rendelet 3. cikke (3) bekezdésének értelmezésére vonatkozó ítélkezési gyakorlata, amely szerint egy olyan kedvezményes árú jegy, amely csak bizonyos meghatározott személyek számára egy esemény szponzorálásával összefüggésben érhető el, és amelyet csak a légi fuvarozó előzetes egyedi engedélyével lehet kiállítani, nem tekinthető a nyilvánosság számára elérhetőnek, illetve nem tekinthető úgy, mintha azt törzsutasprogram vagy más kereskedelmi program keretében adták volna ki (2020. november 26-i SATA International – Azores Airlines végzés, C-316/20, EU:C:2020:966, 17. pont).
- 38 A jelen ügyben az alapeljárás felperesei reklámkampány keretében foglalták le a légi fuvarozó járataira szóló jegyeket, amelynek időtartama szigorúan korlátozott volt, és amelyet kizárólag egészségügyi szakemberek számára tartottak fenn. Kétségtelen, hogy a reklámkampány keretében kínált viteldíjak nem voltak elérhetők a lakosság egésze számára. Az ilyen viteldíjak azonban nem bizonyos, egyedileg meghatározott személyek számára voltak fenntartva, hanem egy meghatározott szakmai csoport, nevezetesen egészségügyi szakemberek számára, amely csoport meghatározatlan számú olyan személyből állt, akik a légi fuvarozóval nem álltak az ügyfélkapcsolat keretein túlmutató különleges kapcsolatban.

- 39 Továbbá, ami a reklámkampány keretében rendelkezésre álló jegyek számának mennyiségi korlátozását illeti, a Bíróság rendelkezésére álló iratokból kitűnik, hogy ez a korlátozás nem az érintett szakmai csoport sajátos jellemzőiből ered, hanem a légi fuvarozó gyakorlati korlátaival igazolható, mivel a légi fuvarozó a méreténél fogva nem tudott ilyen viteldíjakat kínálni az érintett csoport egészében.
- 40 Végül hozzá kell tenni, hogy az az értelmezés, amely szerint az olyan tágan meghatározott személyi kör, mint az alapügyben az egészségügyi szakemberek köre, nem tekinthető a 261/2004 rendelet 3. cikke (3) bekezdése első mondatának második fordulatára értelmében vett „nyilvánosságnak”, sértheti a rendelet (1) preambulumbekkezdésében foglalt, az utasok magas szintű védelmének biztosítására irányuló célkitűzést.
- 41 A fenti megfontolások összességére tekintettel a második kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 3. cikke (3) bekezdése első mondatának második fordulatát úgy kell értelmezni, hogy az utas e rendelkezés értelmében nem utazik a nyilvánosság számára sem közvetlenül, sem közvetetten nem elérhető csökkentett viteldíjjal, ha a jegyét egy időben és a kínált jegyek számában korlátozott, meghatározott szakmai kategóriát célzó reklámkampány keretében foglalta le.

A harmadik kérdéstről

- 42 Az első két kérdésre adandó nemleges válasz esetén feltett harmadik kérdésével az előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 261/2004 rendelet 8. cikke (1) bekezdésének c) pontját úgy kell-e értelmezni, hogy annak alkalmazásához a törölt járat és az utas által kívánt átfoglalás járata között időbeli kapcsolatnak kell fennállnia, és ha igen, hogyan kell ezt az időbeli kapcsolatot meghatározni.
- 43 A 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében az üzemeltető légi fuvarozó egy járat törlése esetén a rendelet 8. cikkének megfelelően segítséget ajánl fel az érintett utasoknak.
- 44 Az említett rendelet 8. cikkének (1) bekezdése értelmében az érintett utasok három lehetőség közül választhatnak: egyrészt a jegy árának bizonyos feltételek melletti visszatérítése, valamint adott esetben a legkorábbi légi járat megszervezése vissza az első indulási pontra, másrészt átfoglalás, összehasonlítható szállítási feltételek mellett, a végső célállomásukhoz a legkorábbi alkalommal, harmadrészt átfoglalás, összehasonlítható szállítási feltételek mellett, a végső célállomásukhoz egy későbbi időpontban, amikor az utasnak megfelel, az üléshelyek rendelkezésre állásától függően.
- 45 Amint azt a Bíróság már megállapította, e cikk kifejezetten előírja az üzemeltető légi fuvarozó azon kötelezettségét, hogy a légi járat törlése esetén felajánlja az érintett utasoknak az e rendelet 8. cikke (1) bekezdésében meghatározott különböző lehetőségeket, azt feltételezi, hogy e fuvarozó az e rendelkezésből eredő jogokra vonatkozóan teljes körű tájékoztatásban részesítse ezen utasokat annak érdekében, hogy a járat törlése esetén ténylegesen gyakorolni tudják jogaikat. Ugyanígy érdemben tájékoztatnia kell a légi utasokat abban az esetben, ha az átfoglalás nem lehetséges (lásd ebben az értelemben: 2023. június 8-i Austrian Airlines [Mentesítő járat] ítélet, C-49/22, EU:C:2023:454, 43. és 44. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 46 Ebből következik, hogy járat törlés esetén a légi fuvarozónak kötelessége a légi utasok számára a szükséges tájékoztatást megadni ahhoz, hogy lehetővé tegyék számukra a hatékony választást, vagyis vagy a jegyük árának visszatérítését, vagy pedig azt, hogy a közlekedést hasonló feltételek

mellett a végső célállomásukhoz a legkorábbi időpontban vagy egy későbbi időpontban folytathassák. Így tehát a tájékoztatáshoz való jog gyakorlása nem jelentheti azt, hogy a légi utas köteles aktívan hozzájárulni azon adatok kereséséhez, amelyeket az üzemeltető légi fuvarozó ajánlatának tartalmaznia kell (lásd ebben az értelemben: 2019. július 29-i Rusu ítélet, C-354/18, EU:C:2019:637, 54–56. pont).

- 47 A jelen ügyben az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy az alapeljárás felperesei által eredetileg lefoglalt járatokat a Qatar Airways 2020 szeptemberében törölte. A légi fuvarozó e tekintetben csupán arról tájékoztatta az alapeljárás felpereseit, hogy a Covid19-világjárványhoz kapcsolódó körülmények miatt nem tudnak járatokat indítani Denpasarba, amely a végső célállomásuk volt, ám a szóban forgó jegyek érvényességét két évvel, azaz 2022. augusztus 4-ig meghosszabbította. Az alapeljárás felperesei 2022. augusztus 8-án a 261/2004 rendelet 8. cikke (1) bekezdése c) pontjának megfelelően kérték az említett fuvarozótól a végső célállomásukhoz egy későbbi időpontban történő átfoglalást.
- 48 Ezzel összefüggésben hangsúlyozni kell, hogy a 261/2004 rendelet 8. cikke szerinti segítségnyújtási kötelezettség az üzemeltető légi fuvarozót a járat törlését eredményező eseménytől függetlenül terheli. E rendelet 5. cikkének (3) bekezdése ugyanis még rendkívüli körülmények bekövetkezése esetén is csak az említett rendelet 7. cikke szerinti kártalanítási kötelezettsége alól mentesíti a légi fuvarozót (2023. június 8-i Austrian Airlines [Mentesítő járat] ítélet, C-49/22, EU:C:2023:454, 45. pont).
- 49 A 261/2004 rendelet továbbá egyáltalán nem tartalmaz olyan információt, amely alapján arra lehetne következtetni, hogy az e rendelet 5. cikkének (3) bekezdésében említett „rendkívüli körülményeken” kívül a „különösen rendkívüli” események – mint a Covid19-világjárvány – különálló kategóriáját is elismerné, amely utóbbi események következtében az üzemeltető légi fuvarozó teljesen mentesülne a kötelezettségei alól, az említett rendelet 8. cikke szerinti kötelezettségeket is beleértve (2023. június 8-i Austrian Airlines [Mentesítő járat] ítélet, C-49/22, EU:C:2023:454, 46. pont).
- 50 Az az utas tehát, akinek a légi járatát törölték, jogosult tehát az üzemeltető légi fuvarozót terhelő, egyenértékű kártalanítást követelni abban az esetben, ha ez utóbbi nem teljesíti a 261/2004 rendelet 8. cikkének (1) bekezdéséből eredő segítségnyújtási kötelezettségét, ideértve a jelen ítélet 45. és 46. pontjában meghatározott tájékoztatási kötelezettségét is (2023. június 8-i Austrian Airlines [Mentesítő járat] ítélet, C-49/22, EU:C:2023:454, 48. pont).
- 51 E kártalanítás azonban arra korlátozódik, ami az adott ügy sajátos körülményeire tekintettel szükségesnek, megfelelőnek és észszerűnek bizonyul annak érdekében, hogy pótolják az üzemeltető légi fuvarozó mulasztását (2023. június 8-i Austrian Airlines [Mentesítő járat] ítélet, C-49/22, EU:C:2023:454, 49. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 52 Ami konkrétan azt a kérdést illeti, hogy a 261/2004 rendelet 8. cikke (1) bekezdésének c) pontja az alkalmazásához megköveteli-e a törölt járat és a kívánt átfoglalás szerinti járat közötti időbeli kapcsolat fennállását, a jelen ítélet 23. pontjában ismertetett ítélkezési gyakorlatnak megfelelően azt nemcsak e rendelkezés kifejezéseit, hanem szöveggörnyezetét, és annak a szabályozásnak a célkitűzéseit is figyelembe véve kell meghatározni, amelyek az részét képezik.
- 53 Ami először is a 261/2004 rendelet 8. cikke (1) bekezdése c) pontjának szövegét illeti, meg kell állapítani, hogy az nem tartalmaz olyan követelményt, amely szerint időbeli kapcsolatnak kell fennállnia a törölt légi járat és az átfoglalás miatt üzemeltetendő légi járat között. E

rendelkezésből ugyanis kizárólag az következik, hogy a légi utasok „egy későbbi időpontban, amikor az utasnak megfelel, az ülőhelyek rendelkezésre állásától függően” kérhetnek átfoglalást. Márpedig az „későbbi időpontban” kifejezésből nem következik, hogy az időben korlátozná az átfoglaláshoz való jogot.

- 54 A 261/2004 rendelet 8. cikke (1) bekezdése c) pontjának szövegéből tehát az következik, hogy a légi utasnak való megfelelés és a későbbi meghatározott időpontra szóló átfoglalásra vonatkozó kívánsága meghatározó, és e tekintetben az egyetlen korlát az ülőhelyek rendelkezésre állása. Ebből következik, hogy az üzemeltető légi fuvarozó csak akkor tagadhatja meg az érintett légi utas számára elfogadható átfoglalást, ha nincsenek szabad ülőhelyek.
- 55 Másodszor, a 261/2004 rendelet 8. cikke (1) bekezdése c) pontjának szövegkörnyezetét illetően meg kell állapítani, hogy az uniós jogalkotó e rendelet 8. cikke (1) bekezdésének b) pontjában kifejezetten rendelkezett egy időbeli elemről, nevezetesen arról, hogy a légi utasnak lehetőséget kell kapnia arra, hogy hasonló szállítási feltételek mellett és a legkorábbi időpontban történő átfoglalást kérjen a végső célállomására. Márpedig, ha e jogalkotó időben korlátozni kívánta volna az említett rendelet 8. cikke (1) bekezdésének c) pontjában előírt átfoglaláshoz való jogot, azt az ugyanezen rendelet 8. cikke (1) bekezdésének b) pontjában előírtakhoz hasonlóan pontosította volna. Ebben az összefüggésben azt is hangsúlyozni lehet, hogy a 261/2004 rendelet (12) és (13) preambulumbekkezdése a járat törlése esetén egyáltalán nem tesz említést a törölt légi járat és az átfoglalás miatt üzemeltetendő légi járat közötti időbeli kapcsolatról.
- 56 Ezenkívül, amint az a jelen ítélet 46. pontjából is kitűnik, a légi utas a járat törlése esetén választhatja a visszatérítést vagy a későbbi átfoglalást. E lehetőségekre tekintettel, amelyek közül a választás a légi utas számára van fenntartva, az az értelmezés, amely szerint a 261/2004 rendelet 8. cikke (1) bekezdésének b) pontjában előírt időbeli elem meghatározó az e rendelet 8. cikke (1) bekezdésének c) pontjában előírt későbbi átfoglaláshoz való jog szempontjából, megfosztaná ez utóbbi rendelkezést a hatékony érvényesüléstől.
- 57 Harmadszor, a 261/2004 rendelet 8. cikke (1) bekezdése c) pontjának ilyen értelmezését megerősítik az e rendelet által követett, az (1) és (4) preambulumbekkezdésében megfogalmazott célkitűzések, amelyek többek között az utasok magas szintű védelmének biztosítására és jogaik megerősítésére irányulnak, teljes mértékben figyelembe véve az általános fogyasztóvédelmi követelményeket is.
- 58 Az olyan értelmezés ugyanis, amely túlzottan korlátozná az említett rendelet 8. cikkének (1) bekezdése alapján a légi utasok rendelkezésére álló lehetőségeket, ellentétes lenne az említett rendelet által követett fő céllal, amely az utasok magas szintű védelmének biztosítására irányul.
- 59 Ezt az értelmezést végeredményben nem cáfolja a Qatar Airways által hivatkozott azon körülmény, hogy ez az értelmezés indokolatlan terheket róna az érintett üzemeltető légi fuvarozókra. E tekintetben meg kell állapítani, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a 261/2004 rendelet által követett, a fogyasztók – köztük a légi utasok – védelmére irányuló célkitűzés jelentősége igazolhatja az egyes gazdasági szereplők által elszenvedett, akár jelentős mértékű hátrányos gazdasági következményeket (2013. január 31-i McDonagh ítélet, C-12/11, EU:C:2013:43, 48. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

- 60 A jelen ügyben azonban a Qatar Airways a Covid19-világjárvány miatt a kiállított jegyek érvényességét az eredeti foglalástól számított két évre korlátozta. Az alapeljárás felperesei 2022. augusztus 4-ig rendelkeztek érvényes jegyekkel, és ezen időpontot követően, 2022. augusztus 8-án nyújtották be átfoglalás iránti kérelmüket.
- 61 E tekintetben meg kell állapítani, hogy a 261/2004 rendelet nem tartalmaz egyetlen rendelkezést sem a nemzeti bíróságok előtt indított, az e rendelet 8. cikke (1) bekezdésének c) pontjában előírt átfoglalás iránti keresetekre vonatkozó elévülési időre vonatkozóan (lásd analógia útján: 2012. november 22-i Cuadrench Moré ítélet, C-139/11, EU:C:2012:741, 24. pont).
- 62 Márpedig az állandó ítélkezési gyakorlat szerint vonatkozó uniós jogi rendelkezések hiányában a tagállamok feladata, hogy belső jogrendjükben szabályozzák a bíróság előtti keresetindítás eljárási szabályait, amelyek célja, hogy biztosítsák azoknak a jogoknak a védelmét, amelyeket az uniós jog a jogalanyoknak biztosít, feltéve hogy e szabályok tiszteletben tartják az egyenértékűség elvét, valamint a tényleges érvényesülés elvét (2012. november 22-i Cuadrench Moré ítélet, C-139/11, EU:C:2012:741, 25. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 63 Következésképpen olyan körülmények között, mint amelyekről az alapügyben szó van, amikor a légi utasok repülőjegyeik érvényességének lejártát követően, az eredeti foglalás után több mint két évvel kérnek átfoglalást a végső célállomásra, a nemzeti bíróság feladata, hogy az egyenértékűség és a tényleges érvényesülés elvének tiszteletben tartása mellett meghatározza a 261/2004 rendelet 8. cikke (1) bekezdésének c) pontjában előírt átfoglaláshoz való joguk érvényesítése iránti igények elévülési idejét.
- 64 A fenti megfontolások összességére tekintettel a harmadik kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 8. cikke (1) bekezdésének c) pontját úgy kell értelmezni, hogy annak alkalmazásához a törölt járat és az utas által kívánt átfoglalás járata között nem kell időbeli kapcsolatnak fennállnia, és a végső célállomásra történő ilyen átfoglalás egy későbbi időpontban, hasonló szállítási feltételek mellett, az ülőhelyek rendelkezésre állásától függően kérhető.

A költségekről

- 65 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 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 3. cikke (3) bekezdése első mondatának első fordulatát**

a következőképpen kell értelmezni:

az utas e rendelkezés értelmében nem utazik térítésmentesen, ha a foglalásakor kizárólag légiközlekedési adót és díjakat kellett fizetnie.

2) A 261/2004 rendelet 3. cikke (3) bekezdése első mondatának második fordulatát

a következőképpen kell értelmezni:

az utas e rendelkezés értelmében nem utazik a nyilvánosság számára sem közvetlenül, sem közvetetten nem elérhető csökkentett viteldíjjal, ha a jegyét egy időben és a kínált jegyek számában korlátozott, meghatározott szakmai kategóriát célzó reklámkampány keretében foglalta le.

3) A 261/2004 rendelet 8. cikke (1) bekezdésének c) pontját

a következőképpen kell értelmezni:

annak alkalmazásához a törölt járat és az utas által kívánt átfoglalás járata között nem kell időbeli kapcsolatnak fennállnia, és a végső célállomásra történő ilyen átfoglalás egy későbbi időpontban, hasonló szállítási feltételek mellett, az ülőhelyek rendelkezésre állásától függően kérhető.

Aláírások