A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (első tanács)

2021. december 21.*

„Előzetes döntéshozatal – Légi közlekedés – 261/2004/EK rendelet – Légi járatok törlése vagy jelentős késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályai – 2. és 3. cikk – Az »üzemeltető légi fuvarozó«, a »megerősített helyfoglalás« és a »menetrend szerinti érkezési időpont« fogalma – 5., 7. és 8. cikk – A járat indulási időpontjának előrehozása az eredetileg tervezett indulási időponthoz képest – Minősítés – A kártalanítás összegének csökkentése – Átfoglalás felajánlása – 14. cikk – Az utasok részére a jogaikról nyújtandó tájékoztatás kötelezettsége – Terjedelem”

A C-146/20., C-188/20., C-196/20. és C-270/20. sz. egyesített ügyekben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott négy előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyek közül egyet a Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság, Ausztria) a Bírósághoz 2020. június 18-án érkezett, 2020. június 16-i határozatával (C-270/20), hármat pedig a Landgericht Düsseldorf (düsseldorfi regionális bíróság, Németország) a Bírósághoz 2020. március 20-án (C-146/20), 2020. április 30-án (C-188/20) és 2020. május 6-án (C-196/20) érkezett, 2020. február 17-i (C-146/20) és 2020. április 6-i (C-188/20 és C-196/20) határozatával terjesztett elő az

**AD,**

**BE,**

**CF**

és

a **Corendon Airlines** (C-146/20),

valamint a

**JG,**

**LH,**

**MI,**

**NJ**

* Az eljárás nyelve: német.

és

**OP**, az Azurair GmbH felszámolója

között,

az **alltours flugreisen GmbH** (C-188/20)

részvételével folyamatban lévő eljárásban,

valamint

a **Eurowings GmbH**

és

a **flightright GmbH** (C-196/20),

valamint az

**AG,**

**MG,**

**HG**

és

az **Austrian Airlines AG** (C-270/20)

között folyamatban lévő eljárásokban,

A BÍRÓSÁG (első tanács),

tagjai: L. Bay Larsen, a Bíróság elnökhelyettese, az első tanács elnökeként eljárva, J.-C. Bonichot és M. Safjan (előadó) bírák,

főtanácsnok: P. Pikamäe,

hivatalvezető: D. Dittert egységvezető,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2021. június 16-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– JG, LH, MI, NJ képviseletében H. Hopperdietzel Rechtsanwalt,

– a Eurowings GmbH képviseletében Y. Pochyla és W. Bloch Rechtsanwälte,

– AG, MG és HG képviseletében F. Puschkarski Rechtsanwältin,

– a Corendon Airlines és az Azurair GmbH felszámolójaként eljáró OP képviseletében N. Serfort Rechtsanwalt,

– a flightright GmbH képviseletében kezdetben: T. Mauser, később: R. Weist és M. Michel Rechtsanwälte,

– az Austrian Airlines AG képviseletében C. Krones Rechtsanwalt,

– a német kormány képviseletében J. Möller, M. Hellmann, J. Heitz, U. Kühne és U. Bartl, meghatalmazotti minőségben,

– az osztrák kormány képviseletében A. Posch, G. Kunnert és J. Schmoll, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Bizottság képviseletében K. Simonsson, R. Pethke és G. Braun, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2021. szeptember 23-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

## Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelmek 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 b), f)–h) és l) pontjának, 3. cikke (2) bekezdése a) pontjának, 5. cikke (1) bekezdésének, 7. cikke (1) és (2) bekezdésének, 8. cikke (1) bekezdése b) pontjának és 14. cikke (2) bekezdésének értelmezésére vonatkoznak.

2 E kérelmeket a légi utasok és légitársaságok között (C-146/20, C-188/20 és C-270/20), valamint egy légitársaság és a légi utasok jogainak engedményeseként fellépő flightright GmbH között (C-196/20), ezen utasoknak a 261/2004 rendelet alapján történő kártalanítása tárgyában folyamatban lévő jogviták keretében terjesztették elő.

## Jogi háttér

3 A 261/2004 rendelet (1) és (20) preambulumbekezdése értelmében:

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

[…]

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

4 E rendelet 2. cikke a következőképpen rendelkezik:

„E rendelet alkalmazásában:

[…]

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

[…]

f) »jegy« érvényes, szállításra jogosító dokumentum vagy azzal egyenértékű nem papír formájú dolog, beleértve az elektronikus formát is, amelyet a légi fuvarozó vagy annak meghatalmazott közvetítője bocsátott ki vagy engedélyezett;

g) »helyfoglalás«: az a tény, hogy az utasnak jegye vagy más olyan igazolása van, amely jelzi, hogy a helyfoglalást a légi fuvarozó vagy az utazásszervező elfogadta és nyilvántartásba vette;

h) »végső célállomás«: az utasfelvételi pultnál bemutatott repülőjegyen feltüntetett célállomás, illetve közvetlenül csatlakozó járatok esetén az utolsó repülőút [helyesen: utolsó járat] célállomása; a rendelkezésre álló alternatív csatlakozó légi járatokat figyelmen kívül kell hagyni, ha az eredetileg tervezett érkezési időt betartják;

[…]

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

5 Az említett rendelet 3. cikke ekként rendelkezik:

„(1) E rendeletet a következőkre kell alkalmazni:

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

b) utasokra, akik egy harmadik országban található repülőtérről egy olyan tagállam területén található repülőtérre indulnak, amelyre a Szerződést alkalmazni kell, kivéve, ha ebben a harmadik államban előnyökben vagy kártalanításban és segítségben részesültek, amennyiben az érintett légi járat üzemeltető légi fuvarozója [uniós] légi fuvarozó.

(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 járattörlés kivételével – utasfelvételre jelentkeznek,

– a légi fuvarozó, 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 légijáratról, amelyre helyfoglalásuk volt egy légifuvarozó vagy utazásszervező – az októl függetlenül – átirányította őket egy másik járatra.

[…]”

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

„Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak

a) az üzemeltető légi fuvarozó a 8. cikk szerint segítséget ajánl fel;

b) az üzemeltető légifuvarozó a 9. cikk (1) bekezdésének a) pontja és a 9. cikk (2) bekezdésének megfelelően segítséget ajánl fel, valamint átfoglalás esetén, ha az új légi járat indulási időpontja észszerű számítás szerint legalább a törölt járat tervezett indulását követő nap, akkor a 9. cikk (1) bekezdésének b) pontjában és a 9. cikk (1) bekezdésének c) pontjában előírt segítséget nyújtja [helyesen: segítséget ajánlja fel]; és

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

7 A 261/2004 rendelet 7. cikke értelmében:

„(1) E cikkre való hivatkozáskor az utasok az alábbi összegű kártérítést [helyesen: kártalanítást] kapják:

[…]

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.

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];

[…]

(2) Amennyiben az utasoknak a 8. cikk szerint átfoglalást ajánlanak végső célállomásukhoz egy olyan alternatív légi járaton, amelynek érkezési időpontja annak a járatnak a menetrend szerinti érkezési időpontjánál, amelyre eredetileg jegyet váltottak legfeljebb

[…]

b) három órával későbbi, az összes 1500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőút [helyesen: légi járat] tekintetében és minden egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőút [helyesen: légi járat] esetében […]

[…]

akkor az üzemeltető légi fuvarozó az (1) bekezdésben előírt kártalanítást 50%-kal csökkentheti.

[…]”

8 E rendelet 8. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„E cikkre 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 légijárat vissza az első indulási pontra;

b) átfoglalás, összehasonlítható szállítási feltételek mellett, a végső célállomásukhoz a legkorábbi alkalommal [helyesen: átfoglalás a célállomásukra 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 célállomásukra hasonló feltételek mellett egy későbbi, az utasnak megfelelő időpontra], az ülőhelyek rendelkezésre állásától függően.”

9 Az említett rendelet 13. cikke a következőket írja elő:

„Olyan esetekben, amikor egy üzemeltető légifuvarozó kártalanítást fizet vagy más, e rendelet szerint rá háruló kötelezettségeket teljesít, akkor e rendelet rendelkezései nem értelmezhetők a fuvarozó azon joga korlátozásaként, hogy kártérítést kérjen bármely személytől – beleértve harmadik feleket is –, az alkalmazandó joggal összhangban. E rendelet különösen nem korlátozza az üzemeltető légifuvarozóknak azt a jogát, hogy visszatérítést kérjen egy utazásszervezőtől vagy más olyan személytől, akivel az üzemeltető légifuvarozó szerződéses jogviszonyban áll. Hasonlóképpen e rendelet rendelkezései nem értelmezhetők úgy, hogy korlátoznák az üzemeltető légifuvarozóval szerződéses jogviszonyban levő utazásszervező vagy – az utas kivételével – harmadik fél jogát arra,

hogy visszatérítést vagy kártalanítást kérjen az üzemeltető légifuvarozótól az alkalmazandó vonatkozó törvények szerint.”

10 Ugyanezen rendelet 14. cikkének (2) bekezdése szerint:

„A beszállást visszautasító vagy egy járatot törlő üzemeltető légifuvarozó minden érintett utasnak átad egy írásbeli tájékoztatást, amely e rendelettel összhangban meghatározza a kártalanítás és segítségnyújtás szabályait. A légifuvarozó ezen kívül hasonló tájékoztatást ad át minden, legalább két órás késéssel érintett utasnak. A 16. cikkben említett kijelölt nemzeti szerv kapcsolattartási adatait az utas írásban szintén megkapja.”

## Az alapeljárások és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

### *A C-146/20. sz. ügy*

11 AD, BE és CF légi utasok egy utazási irodán keresztül Antalyába szóló utazási csomagot foglaltak le. A foglalást követően a Corendon Airlines légitársaság megerősítette, hogy a Düsseldorfból induló járat 2018. május 18-án 10 óra 20 perckor indul Antalya célállomásra. Ezután a Corendon Airlines a légi járatot – egy óra negyven perccel – előrehozta ugyanazon nap 08 óra 40 percre, ugyanakkor a járat száma nem változott.

12 Ezek az utasok, mivel nem érték el az ily módon előrehozott járatot, a Corendon Airlinesszal szemben keresetet nyújtottak be az Amtsgericht Düsseldorfhoz (düsseldorfi helyi bíróság), amelyben többek között a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja és 7. cikke (1) bekezdésének b) pontja alapján kártalanítást kértek. Keresetük alátámasztása érdekében az említett utasok arra hivatkoztak, hogy nem tájékoztatták őket a légi járat előrehozásáról, és hogy az valójában a rendelet 5. cikkének (1) bekezdése értelmében az említett járat törlésének felel meg. A Corendon Airlines ezzel szemben úgy vélte, hogy az utasokat az utazásszervező 2018. május 8-án tájékoztatta a járat előrehozásáról.

13 Az Amtsgericht Düsseldorf (düsseldorfi helyi bíróság) úgy ítélte meg, hogy a járat egy óra negyven perces előrehozása nem minősül a járat törlésének, mivel ez az előrehozás elhanyagolható mértékű volt, és ezért elutasította az említett utasok keresetét.

14 Az utasok fellebbezést nyújtottak be a bíróság ítéletével szemben a C-146/20. sz. ügyben kérdést előterjesztő Landgericht Düsseldorfhoz (düsseldorfi regionális bíróság). Ez utóbbi bíróság arra keresi a választ, hogy az Amtsgericht Düsseldorf (düsseldorfi helyi bíróság) által elfogadott érvelés összeegyeztethető-e a 261/2004 rendelettel.

15 E körülmények között a Landgericht Düsseldorf (düsseldorfi regionális bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) A [261/2004 rendelet] 2. cikkének l) pontja és 5. cikkének (1) bekezdése értelmében vett járattörlésről van-e szó, ha az üzemeltető légi fuvarozó a szervezett utazási forma keretében foglalt, menetrend szerint (helyi idő szerint) 10 óra 20 perckor induló járatot előrehozza ugyanerre a napra (helyi idő szerint) 8 óra 40 percre?

2) Amennyiben a járatnak a (helyi idő szerint) 10 óra 20 percről ugyanarra a napra (helyi idő szerint) 8 óra 40 percre történő előrehozását az utazás kezdete előtt tíz nappal közlik, az említett rendelet 5. cikke (1) bekezdésének a) pontja és 8. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében vett átfoglalás felajánlásáról van-e szó?"

***A C-188/20. sz. ügy***

16 LH egy utazási irodánál Sidébe (Törökország) szervezett utazási csomagot foglalt le saját maga és más utasok számára, amely magában foglalta a Düsseldorf és Antalya között légi úton oda-vissza történő személyszállítást.

17 Az LH-nak megküldött „Jelentkezési lap utazáshoz" elnevezésű dokumentum az Azurair GmbH légitársaság következő két járatát tartalmazta: egyrészt a 2018. július 15-én Düsseldorfból Antalyába tartó ARZ 8711. sz. légi járatot, 6.00 órás indulási idővel és 10 óra 30 perces érkezési idővel, másrészt a 2018. augusztus 5-i Antalyából Düsseldorfba tartó ARZ 8712. sz. járatot, 12.00 órás indulási idővel és 14 óra 45 perces érkezési idővel. Ezen a dokumentumon, a megadott információk mellett nagybetűkkel a következő tájékoztatás szerepelt: „Ideiglenes repülési időpontok – Kérjük, hogy a saját biztonsága érdekében a járatokat ellenőrizze a jegyén!"

18 Az utasok felszálltak az említett dokumentumban megjelölt járatokra. Az odafelé tartó járat azonban 2018. július 16-án 01 óra 19 perckor érte el Antalyát, a visszafelé tartó járat pedig 2018. augusztus 5-én 5 óra 10 perckor indult vissza. E tényállás mellett az utasok a 261/2004 rendelet 7. cikkének (1) bekezdésének b) pontja alapján kérték az Amtsgericht Düsseldorftól (düsseldorfi helyi bíróság, Németország), hogy kötelezze az Azurairt kártalanítás megfizetésére. A „Jelentkezési lap utazáshoz" elnevezésű dokumentumban feltüntetett adatokra támaszkodva arra hivatkoztak, hogy az odaúton a járat esetében több mint háromórás késés merült fel, míg a visszafelé tartó járatot törölték, mivel a légi járat előrehozását az e rendelet 5. cikkének (1) bekezdése értelmében vett „járat törlésének" kell minősíteni.

19 Az Azurair a maga részéről arra hivatkozott, hogy a szóban forgó járatok utazási idejét nem a „Jelentkezési lap utazáshoz" elnevezésű dokumentumban megjelölt időpontokra tervezte, hanem az alltours flugreisen GmbH mint utazásszervező részére kiállított, 2018. január 22-i „utazás-visszaigazolás/számla" elnevezésű dokumentumban szereplő információk felelnek meg a menetrendjének.

20 E menetrend szerint az odafelé tartó járatnak 2018. július 15-én 20 óra 5 perckor kellett volna indulnia és másnap 0 óra 40 perckor leszállnia, a visszafelé tartó járatnak pedig 2018. augusztus 5-én 8 óra 00 perckor kellett volna indulnia és 10 óra 50 perckor leszállnia. Az említett menetrendben feltüntetett odafelé tartó járat késése nem haladta meg a három órát. Ami a visszafelé tartó járatot illeti, amelyet az Azurair által megjelölt menetrendhez képest valóban előrehoztak, véleménye szerint az nem minősül az említett rendelet 2. cikkének l) pontja értelmében vett járat törlésének. Az Azurair egyébiránt az esetleges kártalanításnak a rendelet 7. cikke (2) bekezdésének b) pontja alapján történő csökkentését kérte, mivel az utasok végső célállomásukra a menetrend szerinti érkezési időpontnál csak két óra ötven perccel hamarabb érkeztek meg.

21 Az Amtsgericht Düsseldorf (düsseldorfi helyi bíróság) a keresetet elutasította azzal az indokkal, hogy a „Jelentkezési lap utazáshoz" elnevezésű dokumentum nem minősül a 261/2004 rendelet 2. cikkének g) pontja értelmében vett „helyfoglalásnak", mivel a jelentkezési lapból egyértelműen

kitűnik, hogy a légi járatok időpontjai csak előzetes információk. Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatban foglaltak szerint nincs olyan dokumentum, amelyet e rendelet 2. cikkének f) pontja értelmében vett „jegyként” lehetne azonosítani.

22 A légi utasok a bíróság ítéletével szemben fellebbezést nyújtottak be a C-188/20. sz. ügyben kérdést előterjesztő Landgericht Düsseldorfhoz (düsseldorfi regionális bíróság). Ez utóbbi bíróság arra keresi a választ, hogy az Amtsgericht Düsseldorf (düsseldorfi helyi bíróság) által elfogadott álláspont összeegyeztethető-e a 261/2004 rendeletben foglalt rendelkezésekkel.

23 E körülmények között a Landgericht Düsseldorf (düsseldorfi regionális bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) Rendelkezik-e az utas a [261/2004 rendelet] 3. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében vett »megerősített helyfoglalással«, ha a vele szerződéses jogviszonyban álló utazásszervezőtől [e rendelet] 2. cikkének g) pontja értelmében vett »más olyan igazolást« kapott, amellyel egy bizonyos, indulási és érkezési hely, indulási és érkezési időpont, valamint járatszám szerint meghatározott légi járattal történő szállításra vállalnak kötelezettséget, anélkül hogy az utazásszervező e járatra vonatkozó helyfoglalást végzett volna az érintett légi fuvarozónál, és e légi fuvarozó a helyfoglalást megerősítette volna?

2) Valamely légi fuvarozó már akkor a 261/2004 rendelet 2. cikkének b) pontja értelmében vett üzemeltető légi fuvarozónak minősül az utas vonatkozásában, ha ezen utas szerződéses jogviszonyban áll ugyan egy olyan utazásszervezővel, amely egy bizonyos, indulási és érkezési hely, indulási és érkezési időpont, valamint járatszám szerint meghatározott légi járattal történő szállításra vállalt kötelezettséget az utas felé, az utazásszervező azonban nem foglalt ülőhelyet az utas részére, és azáltal e járat tekintetében nem hozott létre a légi fuvarozóval fennálló szerződéses jogviszonyt?

3) Járat törlése vagy jelentős késéssel történő érkezés miatt nyújtandó kártalanítás tekintetében következhet-e a járatnak a 261/2004 rendelet 2. cikkének h) pontja, 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja, 7. cikke (1) bekezdésének második mondata és 7. cikkének (2) bekezdése értelmében vett »eredetileg tervezett érkezési ideje« »más olyan igazolásból«, amelyet egy utazásszervező állított ki egy utas részére, vagy e tekintetben [e rendelet] 2. cikkének f) pontja szerinti jegyet kell figyelembe venni?

4) A 261/2004 rendelet 2. cikkének l) pontja és 5. cikkének (1) bekezdése értelmében vett járattörlésről van-e szó, ha az üzemeltető légi fuvarozó a szervezett utazás keretében foglalt járatot ugyanazon napra legalább két óra tíz perccel előrehozza?

5) Csökkentheti-e az üzemeltető légi fuvarozó a 261/2004 rendelet 7. cikkének (1) bekezdése szerinti kártalanítást a rendelet 7. cikkének (2) bekezdése alapján, ha a járat előrehozásának időtartama az ott megjelölt időtartamokon belül marad?

6) A járat előrehozásáról az utazás kezdete előtt adott tájékoztatás esetében a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének a) pontja és 8. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében vett átfoglalás felajánlásáról van-e szó?

7) Kötelezi-e a 261/2004 rendelet 14. cikkének (2) bekezdése az üzemeltető légi fuvarozót arra, hogy tájékoztatást adjon az utasnak arról, hogy pontosan milyen cégnév és cím alatt milyen – a távolság alapján lépcsőzetesen megállapított – összeget követelhet, és hogy adott esetben milyen dokumentumokat kell mellékelnie a kérelméhez?"

### *A C-196/20. sz. ügy*

24 2017. október 24-én két utas egy utazási irodán keresztül Mallorcába (Spanyolország) szervezett utazási csomagot foglalt le, amely magában foglalta a Hamburg (Németország) és Palma de Mallorca (Spanyolország) között légi úton oda-vissza történő személyszállítást.

25 Az ITS utazásszervező iroda ügyfelei egy „Jelentkezési lap utazáshoz" elnevezésű dokumentumot kaptak, amelyen a Eurowings légitársaság 2018. május 22-i EW 7582. számú légi járatát tüntették fel, amelynek indulási időpontja 7 óra 30 perc, érkezési időpontja pedig 10 óra 05 perc volt.

26 Az említett utasok fel is szálltak a megadott számú járatra. A végső célállomásra azonban 10 óra 05 perc helyett csak 21 óra 08 perckor érkeztek meg. Mivel ezen utasok a 261/2004 rendelet alapján fennálló esetleges kártalanítási jogaikat átruházták a flightrightra, ez utóbbi keresetet indított az Amtsgericht Düsseldorf (düsseldorfi helyi bíróság) előtt, arra való hivatkozással, hogy az utasok megerősített helyfoglalással rendelkeztek a szóban forgó járatra, amelynek a menetrend szerint 10 óra 05 perckor kellett volna megérkeznie.

27 A Eurowings erre azt válaszolta, hogy az utasok megerősített helyfoglalással rendelkeztek az EW 7582. számú járatra, amelynek a menetrend szerinti 19 óra 05 perckor kellett volna megérkeznie. Következésképpen az elszenvedett késés kevesebb volt három óránál, ami nem biztosít kártalanításhoz való jogot a 261/2004 rendelet alapján.

28 Az Amtsgericht Düsseldorf (düsseldorfi helyi bíróság) helyt adott a flightright kérelmének azzal az indokkal, hogy az ITS utazásszervező iroda által kiállított „Jelentkezési lap utazáshoz" elnevezésű dokumentum a 261/2004 rendelet 2. cikkének f) pontjával összefüggésben értelmezett g) pontja értelmében vett „helyfoglalás" megerősítésének minősül. E bíróság ugyanis úgy ítélte meg, hogy az érintett utasoknak megküldött jelentkezési lap az említett 2. cikk g) pontja értelmében vett „más […] igazolásnak" minősül, amely esetében ez a rendelkezés csak azt támasztja követelményként, hogy a helyfoglalást az utazásszervező elfogadta. Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatban foglaltak szerint nincs olyan dokumentum, amelyet e rendelet 2. cikkének f) pontja értelmében vett „jegyként" lehetne azonosítani.

29 A Eurowings fellebbezést nyújtott be az említett bíróság ítéletével szemben a C-196/20. sz. ügyben kérdést előterjesztő Landgericht Düsseldorfhoz (düsseldorfi regionális bíróság). Ez utóbbi bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy a 261/2004 rendelet 3. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében vett „megerősített helyfoglalásnak" tekinthető-e az utazásszervező által kibocsátott olyan foglalási visszaigazolás, amely nem a kártalanítás iránti kérelemben szereplő légi fuvarozónál történő helyfoglaláson alapul.

30 E körülmények között a Landgericht Düsseldorf (düsseldorfi regionális bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) Rendelkezik-e az utas a [261/2004 rendelet] 3. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében vett »megerősített helyfoglalással«, ha a vele szerződéses jogviszonyban álló utazásszervezőtől [e rendelet] 2. cikkének g) pontja értelmében vett »más olyan igazolást« kapott, amellyel egy bizonyos, indulási és érkezési hely, indulási és érkezési időpont, valamint járatszám szerint meghatározott légi járattal történő szállításra vállalnak kötelezettséget, anélkül hogy az utazásszervező e járatra vonatkozó helyfoglalást végzett volna az érintett légi fuvarozónál, és e légi fuvarozó a helyfoglalást megerősítette volna?

2) Valamely légi fuvarozó már akkor a 261/2004 rendelet 2. cikkének b) pontja értelmében vett »üzemeltető légi fuvarozónak« minősül az utas vonatkozásában, ha ezen utas szerződéses jogviszonyban áll ugyan egy olyan utazásszervezővel, amely egy bizonyos, indulási és érkezési hely, indulási és érkezési időpont, valamint járatszám szerint meghatározott légi járattal történő szállításra vállalt kötelezettséget az utas felé, az utazásszervező azonban nem foglalt ülőhelyet az utas részére, és azáltal e járat tekintetében nem hozott létre a légi fuvarozóval fennálló szerződéses jogviszonyt?

3) Járat törlése vagy jelentős késéssel történő érkezés miatt nyújtandó kártalanítás tekintetében következhet-e a járatnak a 261/2004 rendelet 2. cikkének h) pontja, 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja, 7. cikke (1) bekezdésének második mondata és (2) bekezdése értelmében vett »eredetileg tervezett érkezési ideje« »más olyan igazolásból«, amelyet egy utazásszervező állított ki egy utas részére, vagy e tekintetben a 261/2004 rendelet 2. cikkének f) pontja szerinti jegyet kell figyelembe venni?”

### *A C-270/20. sz. ügy*

31 AG, MG és HG légi utasok az Austrian Airlines légitársaságnál egy Bécs (Ausztria) – Kairó (Egyiptom) közötti légi járatot foglaltak le. A menetrend szerinti indulási időpont 2017. június 24-én 22 óra 15 perc, a menetrend szerinti érkezési időpont pedig másnap 01 óra 45 perc volt. A repülés napján az Austrian Airlines törölte a járatot, és az ugyanazon a napon 10 óra 20 perckor induló, és Kairóba 13 óra 50 perckor érkező járatot kínálta fel az utasoknak, amit azok elfogadtak. Így ez utóbbiak az eredetileg tervezett érkezési időpontnál 11 órával és 55 perccel korábban érkeztek meg a végső célállomásukra.

32 Az Austrian Airlines a 261/2004 rendelet 7. cikke (1) bekezdésének b) pontjában előírt kártalanítás összegének az e rendelet 7. cikke (2) bekezdésének b) pontjában előírt 50%-os csökkentése alapján valamennyi utasnak peren kívül 200 euró összegű kártalanítást fizetett.

33 Az utasok keresetet indítottak az Austrian Airlines ellen a Bezirksgericht Schwechat (schwechati kerületi bíróság, Ausztria) előtt, és az említett rendelet 7. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti teljes kártalanítást kértek. Keresetüket alátámasztandó azzal érveltek, hogy bár nem érkeztek késve Kairóba, az idő előtti érkezésük ugyanannyi kárt okozott nekik, mint a jelentős késés, és azt állították, hogy azért fogadták el az Austrian Airlines előrehozott járatra vonatkozó ajánlatát, mivel az utóbbi által javasolt másik opció esetén két üdülési napot elveszítettek volna.

34 A Bezirksgericht Schwechat (schwechati kerületi bíróság, Ausztria) elutasította ezt a keresetet azzal az indokkal, hogy a 261/2004 rendelet 7. cikke (2) bekezdésének egyértelmű szövegéből az következik, hogy ez a rendelkezés olyan esetekben is alkalmazandó, amikor az utas a végső célállomását egy korábbi járattal éri el.

35 Az alapeljárásban részt vevő utasok az ítélettel szemben fellebbezést nyújtottak be a C-270/20. sz. ügyben kérdést előterjesztő Landgericht Korneuburghoz (korneuburgi regionális bíróság, Ausztria). Ez utóbbi bíróság arra keresi a választ, hogy az a szabály, amely szerint a kártalanítás 50%-kal csökkenthető, ha az érkezési késedelem e rendelet 7. cikke (2) bekezdésének b) pontja értelmében nem haladja meg a három órát, alkalmazható-e a járatnak az eredeti menetrendhez képest három órát meg nem haladó idő előtti érkezésére is. E tekintetben a kérdést előterjesztő bíróság megjegyzi, hogy a jóval korábbi indulás az e rendelkezésben előírt kritériumok tekintetében az utas számára ugyanolyan súlyos hátrányokat okozhat, mint a késedelmes érkezés.

36 E körülmények között a Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjeszti a Bíróság elé:

„Úgy kell-e értelmezni a [261/2004 rendelet] 7. cikke (2) bekezdésének b) pontját, hogy a légi fuvarozó akkor is szűkítheti a rendelet 7. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti kártalanításhoz való jogot, ha az utasok részére a foglalt járat törlése következtében olyan alternatív légi járatot ajánlanak fel, amelynek menetrend szerinti indulási időpontja és menetrend szerinti érkezési időpontja a törölt járat repülési időpontjainál 11 óra 55 perccel korábbi?”

## Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

### *A C-188/20. sz. és a C-196/20. sz. ügyben előterjesztett első kérdésről*

37 A C-188/20. sz. ügyben előterjesztett első kérdésével, amely megegyezik a C-196/20. sz. ügyben előterjesztett első kérdéssel, a Landgericht Düsseldorf (düsseldorfi regionális bíróság) lényegében arra keresi a választ, hogy a 261/2004 rendelet 3. cikke (2) bekezdésének a) pontját úgy kell-e értelmezni, hogy az utas az e rendelkezés értelmében vett „megerősített helyfoglalással” rendelkezik abban az esetben, ha a vele szerződéses jogviszonyban álló utazásszervező e rendelet 2. cikkének g) pontja értelmében vett „más olyan igazolást” ad neki, amelyben az említett utasnak egy konkrét, indulási és érkezési hellyel, indulási és érkezési időponttal, valamint járatszámmal meghatározott légi járattal történő szállítására vállalnak kötelezettséget, az utazásszervező azonban nem kapott megerősítést az érintett légi fuvarozótól a járat indulási és érkezési időpontjára vonatkozóan.

38 A jelen ügyben a C-188/20. és C-196/20. sz. ügyekben az előzetes döntéshozatalra utaló határozatokból kitűnik, hogy az utazásszervező által a légi utasok részére átadott dokumentumon eltérő információk szerepeltek a légi járatok menetrendjét illetően ahhoz képest, amit a légi fuvarozó végül az utazásszervezőnek továbbított. Ez utóbbi információkat azonban nem közölték ezen utasokkal, így azok csak az utazásszervező által küldött dokumentumban szereplő információkkal rendelkeztek.

39 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a 261/2004 rendelet 3. cikke szabályozza a rendelet hatályát, és (2) bekezdésének a) pontja értelmében megköveteli, hogy az utas az érintett légi járatra megerősített helyfoglalással rendelkezzen.

40 A 261/2004 rendelet nem határozza meg a „megerősített helyfoglalás” fogalmát. A »helyfoglalás« fogalmának meghatározása viszont szerepel a rendelet 2. cikkének g) pontjában, mint „az a tény, hogy az utasnak jegye vagy más olyan igazolása van, amely jelzi, hogy a helyfoglalást a légi fuvarozó vagy az utazásszervező elfogadta és nyilvántartásba vette”.

41 E fogalommeghatározásból az következik, hogy a helyfoglalás „más olyan igazolásból” is állhat, amely jelzi, hogy a helyfoglalást a légi fuvarozó vagy az utazásszervező elfogadta és nyilvántartásba vette. Ebből következően az utóbbi által elfogadott és nyilvántartásba vett helyfoglalás ugyanolyan értékkel bír, mint a légi fuvarozó által elfogadott és nyilvántartásba vett helyfoglalás.

42 Következésképpen ha a légi utas a 261/2004 rendelet 2. cikkének g) pontja értelmében vett „más olyan igazolással” rendelkezik, amelyet az utazásszervező bocsátott ki, akkor ez az igazolás egyenértékű az ugyanezen rendelkezés értelmében vett „helyfoglalással”.

43 A jelen ügyben a kérdést előterjesztő bíróság abból az előfeltevésből indul ki, hogy a C-188/20. és C-196/20. sz. ügyekben az utazásszervező által az alapeljárásban szereplő utasoknak átadott „Jelentkezési lap utazáshoz” elnevezésű dokumentumok a 261/2004 rendelet 2. cikkének g) pontja értelmében vett „más […] igazolásnak” minősülnek. Mindazonáltal meg kell állapítani, hogy – legalábbis a C-188/20. sz. ügyben fennálló tényállás mellett – ez a jelentkezési lap kifejezetten feltünteti a menetrend ideiglenes jellegét. E körülmények között e bíróságnak meg kell állapítania, hogy az említett jelentkezési lapok ténylegesen az e 2. cikk g) pontja értelmében elfogadott és nyilvántartásba vett helyfoglalásnak minősülnek-e.

44 Igenlő válasz esetén az előterjesztő bíróság kérdése konkrétabban arra irányul, hogy a helyfoglalást a 261/2004 rendelet 3. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében nemcsak a légi fuvarozó, hanem az utazásszervező is „megerősítheti-e”.

45 E tekintetben meg kell állapítani, hogy a rendelet 3. cikke (2) bekezdésének a) pontja nem pontosítja, hogy az utazásszervező megerősítheti-e a foglalást.

46 Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az uniós jogi rendelkezések értelmezésénél nemcsak a rendelkezés megfogalmazását, hanem a szövegkörnyezetét, és annak a szabályozásnak a célkitűzéseit is figyelembe kell venni, amelynek a részét képezi (lásd ebben az értelemben: 2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet, C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 41. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

47 A rendelkezés szövegkörnyezetét illetően meg kell állapítani, hogy a 261/2004 rendelet több rendelkezése az alkalmazása szempontjából nem tesz különbséget az utazásszervező és a légi fuvarozó között. Ez a helyzet többek között a rendelet 3. cikke (2) bekezdése a) pontjának első franciabekezdése esetében, amely előírja, hogy a légi fuvarozó, az utazásszervező vagy egy meghatalmazott utazásközvetítő is közölheti azt az időpontot, amikor az utasfelvételre kell jelentkezni. Ugyanez a helyzet az említett rendelet 3. cikke (2) bekezdésének b) pontja esetében is, amely szerint az utast a légi fuvarozó és az utazásszervező is átirányíthatja egy másik járatra.

48 Ezenkívül ellentétes lenne a légi utasok magas szintű védelmének biztosítására irányuló, ugyanezen rendelet (1) preambulumbekezdésében foglalt célkitűzéssel annak megállapítása, hogy a helyfoglalást csak a légi fuvarozó erősítheti meg, és így az utasra hárul az utazásszervező által megadott információk ellenőrzése.

49 A 261/2004 rendelet ugyanis azt célozza, hogy a légi fuvarozó vállalja annak kockázatát, hogy az utazásszervezők tevékenységük keretében pontatlan információkat nyújtanak az utasok számára. Ebben az összefüggésben az utas nem vesz részt a légi fuvarozó és az utazásszervező között fennálló jogviszonyban, és nem követelhető meg tőle, hogy e tekintetben információkat szerezzen be.

50 Ez utóbbi megfontolásokból az is következik, hogy az a körülmény, hogy az utazásszervező nem kapott megerősítést az érintett légi fuvarozótól a járat indulási és érkezési időpontja tekintetében, nem befolyásolja a jelen ítélet 43. pontjában említett, a kérdést előterjesztő bíróság által elvégzendő értékelést.

51 A fentiekre tekintettel a C-188/20. sz. ügyben és a C-196/20. sz. ügyben előterjesztett első kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 3. cikke (2) bekezdésének a) pontját úgy kell értelmezni, hogy az utas az e rendelkezés értelmében vett „megerősített helyfoglalással” rendelkezik, ha a vele szerződéses jogviszonyban álló utazásszervező e rendelet 2. cikkének g) pontja értelmében vett „más olyan igazolást” ad neki, amelyben az utasnak egy konkrét, indulási és érkezési hellyel, indulási és érkezési időponttal, valamint járatszámmal meghatározott légi járattal történő szállítására vállalnak kötelezettséget, még abban az esetben is, ha az utazásszervező nem kapott megerősítést az érintett légi fuvarozótól a járat indulási és érkezési időpontjára vonatkozóan.

### *A C-188/20. sz. és a C-196/20. sz. ügyben előterjesztett második kérdésről*

52 A C-188/20. sz. ügyben előterjesztett második kérdésével, amely megegyezik a C-196/20. sz. ügyben előterjesztett második kérdéssel, a Landgericht Düsseldorf (düsseldorfi regionális bíróság) lényegében azt kívánja megtudni, hogy a 261/2004 rendelet 2. cikkének b) pontját úgy kell-e értelmezni, hogy a légi fuvarozó e rendelkezés értelmében vett „üzemeltető légi fuvarozónak” minősíthető-e az utas vonatkozásában, ha az utóbbi úgy kötött szerződést egy utazásszervezővel a légi fuvarozó által működtetett, meghatározott légi járatra, hogy az említett légi fuvarozó nem erősítette meg a repülési időpontokat, illetve az utazásszervező nem foglalt ülőhelyet a légi fuvarozónál az utas részére.

53 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a 261/2004 rendelet 2. cikkének b) pontja értelmében az „üzemeltető légi fuvarozó” fogalmát úgy kell értelmezni, mint amely egy olyan légi fuvarozót jelöl, amely nemcsak az utassal, hanem akár az utassal szerződéses jogviszonyban álló más jogi vagy természetes személlyel kötött szerződés szerint repülést végrehajt vagy végrehajtani szándékozik.

54 Ez a fogalommeghatározás így két, egyrészt a szóba forgó repülés végrehajtására vonatkozó, másrészt pedig valamely utassal kötött szerződés fennállására vonatkozó kumulatív feltételt ír elő annak érdekében, hogy egy légi fuvarozó „üzemeltető légi fuvarozónak” minősüljön (2018. július 4-i Wirth és társai ítélet, C–532/17, EU:C:2018:527, 18. pont).

55 Az első feltételnél a központi elemet képező „repülés” fogalmán van a hangsúly. E tekintetben a Bíróság megállapította, hogy ez a fogalom lényegében „egy olyan légi közlekedési műveletből áll, amely így bizonyos értelemben ezen – valamely légi fuvarozó által meghatározott útvonalon végrehajtott – fuvarozás »egysége«” (2018. július 4-i Wirth és társai ítélet, C-532/17, EU:C:2018:527, 19. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

56 Ebből következik, hogy azt a légi fuvarozót kell üzemeltető légi fuvarozónak tekinteni, amely az utasszállításra vonatkozó tevékenységének keretében meghatározott repülés végrehajtásáról dönt, beleértve az útvonal meghatározását, és ezáltal az érdeklődők számára légi fuvarozásra vonatkozó ajánlattételt. Egy ilyen döntés meghozatala ugyanis azt jelenti, hogy a légi fuvarozó viseli a légi járat üzemeltetési felelősségét, ideértve többek között annak esetleges törlését vagy az érkezésekor való jelentős késését (2018. július 4-i Wirth és társai ítélet, C-532/17, EU:C:2018:527, 20. pont).

57 A jelen ügyben nem vitatott, hogy a C-188/20. és a C-196/20. sz. ügy tényállásában a szóban forgó utasoknak megküldött „Jelentkezési lap utazáshoz” elnevezésű dokumentumhoz képest a légi fuvarozó általi egyetlen módosítás a repülési időpontokra vonatkozott.

58 Márpedig, amint arra a főtanácsnok is rámutatott indítványának 66. pontjában, önmagában az a körülmény, hogy az utas által az utazásszervezőnél végzett foglalás olyan repülési időpontokat tartalmaz, amelyeket a légi fuvarozó a közte és az utazásszervező között létrejött belső foglalás során nem erősített meg, nem elegendő annak megállapításához, hogy a 261/2004 rendelet 2. cikkének b) pontjában foglalt feltételek nem teljesülnek.

59 Meg kell ugyanis állapítani, hogy a 261/2004 rendelet 2. cikkének b) pontja értelmében azt a légi fuvarozót, amely – még akkor is, ha fennáll az utólagos megállapodások lehetősége – olyan légi fuvarozásra vonatkozó ajánlatot tett, amely megfelel annak az ajánlatnak, amelyet az utazásszervező az utassal fennálló jogviszonyán belül tervezett, úgy kell tekinteni, mint amely repülést szándékozik végrehajtani.

60 Ezt az értelmezést támasztja alá a 261/2004 rendelet (1) preambulumbekezdésében foglalt azon célkitűzés, amely az utasok magas szintű védelmének biztosítására irányul, amennyiben megengedi, hogy azon megállapodások figyelembevétele nélkül garantálják a szállított utasok kártalanítását és ellátását, amelyeket a szóban forgó repülést végrehajtó légi fuvarozó kötött az eredetileg tervezettől eltérő időpontban kifejezetten e légi járat biztosítása érdekében (lásd ebben az értelemben: 2018. július 4-i Wirth és társai ítélet, C-532/17, EU:C:2018:527, 23. pont).

61 Azt is tisztázni kell, hogy abban az esetben, ha az üzemeltető légi fuvarozónak a 261/2004 rendelet alapján az utazásszervező magatartása miatt kártalanítást kell fizetnie az utasoknak, a rendelet 13. cikkének megfelelően kérheti az utazásszervezőtől a károk megtérítését (lásd ebben az értelemben: 2017. május 11-i Krijgsman ítélet, C-302/16, EU:C:2017:359, 29. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

62 A fentiekre tekintettel a C-188/20. sz. ügyben és a C-196/20. sz. ügyben előterjesztett második kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 2. cikkének b) pontját úgy kell értelmezni, hogy a légi fuvarozó e rendelkezés értelmében vett „üzemeltető légi fuvarozónak” minősíthető az utas vonatkozásában, ha az utóbbi úgy kötött szerződést egy utazásszervezővel a légi fuvarozó által működtetett, meghatározott légi járatra, hogy az említett légi fuvarozó nem erősítette meg a repülési időpontokat, illetve az utazásszervező nem foglalt ülőhelyet a légi fuvarozónál az utas részére.

### *A C-188/20. sz. és a C-196/20. sz. ügyben előterjesztett harmadik kérdésről*

63 A C-188/20. sz. ügyben előterjesztett harmadik kérdésével, amely megegyezik a C-196/20. sz. ügyben előterjesztett harmadik kérdéssel, a Landgericht Düsseldorf (düsseldorfi regionális bíróság) lényegében azt kérdezi, hogy a 261/2004 rendelet 2. cikkének h) pontját,

5. cikke (1) bekezdésének c) pontját, valamint 7. cikke (1) bekezdésének második mondatát és 7. cikkének (2) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy egy légi járat e rendelkezések értelmében vett „menetrend szerinti érkezési időpontja” a rendelet 7. cikke szerinti kártalanítás tekintetében következhet-e az említett rendelet 2. cikkének g) pontja szerinti „más olyan igazolásból”, amelyet az utazásszervező állított ki az utas részére, vagy annak a rendelet 2. cikkének f) pontja szerinti „jegyen” kell szerepelnie.

64 Elöljáróban meg kell állapítani, hogy a 261/2004 rendelet 2. cikkének h) pontja, 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja, valamint 7. cikke (1) bekezdésének második mondata és (2) bekezdése, amelyek lényegében a „menetrend szerinti érkezési időpont” kifejezésre utalnak, azon feltételekre vonatkoznak, amelyek mellett a rendelet 7. cikkének megfelelően átalányalapú kártalanítást lehet fizetni. Az említett rendelet azonban nem tartalmazza a „menetrend szerinti érkezési időpont” fogalmának meghatározását.

65 A jelen esetben a C-188/20. és C-196/20. sz. ügyben szereplő tényállás kapcsán nem vitatott, hogy a légi utasok kizárólag a „Jelentkezési lap utazáshoz” elnevezésű dokumentummal rendelkeztek, és nem rendelkeztek az említett rendelet 2. cikkének f) pontja értelmében vett „jegynek” minősíthető dokumentummal.

66 Mindazonáltal – amint az a C-188/20. és C-196/20ügyekben előterjesztett első kérdés vizsgálata kapcsán már megállapításra került – az utasok nemcsak jegy, hanem az ugyanezen rendelet 2. cikkének g) pontja értelmében vett „más […] igazolás” birtokában is rendelkezhetnek helyfoglalással. Következésképpen a jelen ügyekben, abban az esetben, ha az alapeljárásban szereplő utasoknak adott dokumentum „más […] igazolásnak” minősül, meg kell állapítani, hogy az utasok az e rendelkezés értelmében vett olyan „helyfoglalással” rendelkeztek, amelyen szerepeltek a repülési időpontok. Az utasok tehát joggal tekinthették úgy, hogy – mivel az utazásszervező, illetve a légi fuvarozó semmilyen változásról nem tájékoztatta őket – az ezen a foglaláson feltüntetett időpontok jelentik a jelen ítélet 64. pontjában említett rendelkezések értelmében vett indulási és érkezési időt.

67 Pontosítani kell továbbá, hogy a 2013. február 26-i Folkerts ítélet (C-11/11, EU:C:2013:106) nem cáfolja azt az értelmezést, hogy egy járat menetrend szerinti érkezési időpontja következhet a 261/2004 rendelet 2. cikkének g) pontja értelmében vett „más […] igazolásból” is. A C-188/20. és C-196/20. sz. ügyek tényállásától eltérően ugyanis az ezen ítélet alapjául szolgáló ügyben nem volt szó utazásszervező közvetítéséről, és az utas a rendelet 2. cikkének f) pontja értelmében vett „jeggyel” rendelkezett.

68 A fentiekre tekintettel a C-188/20. sz. ügyben és a C-196/20. sz. ügyben előterjesztett harmadik kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 2. cikkének h) pontját, 5. cikke (1) bekezdésének c) pontját, valamint 7. cikke (1) bekezdésének második mondatát és 7. cikkének (2) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy egy légi járat e rendelkezések értelmében vett „menetrend szerinti érkezési időpontja” a rendelet 7. cikke szerinti kártalanítás tekintetében következhet az említett rendelet 2. cikkének g) pontja szerinti „más olyan igazolásból”, amelyet az utazásszervező állított ki az utas részére.

***A C-188/20. sz. ügyben előterjesztett negyedik kérdésről és a C-146/20. sz. ügyben előterjesztett első kérdésről***

69 A C-188/20. sz. ügyben előterjesztett negyedik kérdésével, amely hasonló a C-146/20. sz. ügyben előterjesztett első kérdéshez, a Landgericht Düsseldorf (düsseldorfi regionális bíróság) lényegében arra vár választ, hogy a 261/2004 rendelet 2. cikkének l) pontját és 5. cikkének (1) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy a járat törlésének minősül, ha az üzemeltető légi fuvarozó a járat indulását több órával előrehozza.

70 E tekintetben rá kell mutatni arra, hogy a „járat törlésének” fogalmát a rendelet 2. cikkének l) pontja a következőképpen határozza meg: „egy korábban tervezett légijárat nem közlekedése, amelyre legalább egy helyet lefoglaltak”.

71 A „légi járat” fogalmát a 261/2004 rendelet nem határozza meg. A légi járat azonban – amint ez a jelen ítélet 55. pontjában is szerepel – lényegében „egy olyan légi közlekedési műveletből áll, amely így bizonyos értelemben ezen – valamely légi fuvarozó által meghatározott útvonalon végrehajtott – fuvarozás »egysége«”.

72 A Bíróság ezenkívül pontosította, hogy egyrészt az útvonal a légi járat lényegi elemét alkotja, hiszen ez utóbbit a légi fuvarozó által előre meghatározott repülési tervnek megfelelően hajtják végre (2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet, C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 30. pont).

73 Másrészt a 261/2004 rendelet 2. cikkének l) pontjában szereplő meghatározásból semmiképp nem következik, hogy az eredetileg tervezett légi járat nemteljesítésén kívül e „járat törlése” e rendelkezés értelmében megkövetelné a törlésére vonatkozó kifejezett döntés meghozatalát (2011. október 13-i Sousa Rodríguez és társai ítélet, C-83/10, EU:C:2011:652, 29. pont).

74 Kétségtelen, hogy a rendelet 2. cikkének l) pontja és 5. cikkének (1) bekezdése nem határozza meg, mi a következménye a légi járat előrehozásának. A jelen ítélet 46. pontjában ismertetett állandó ítélkezési gyakorlat értelmében azonban az uniós jogi rendelkezések értelmezésénél nemcsak a rendelkezés megfogalmazását, hanem a szövegkörnyezetét, és annak a szabályozásnak a célkitűzéseit is figyelembe kell venni, amelynek a részét képezi.

75 E tekintetben a 261/2004 rendelet 2. cikke l) pontjának és 5. cikke (1) bekezdésének szövegkörnyezetét illetően meg kell állapítani, hogy a rendelet az 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának ii. és iii. alpontjában előírt átfoglalásokkal összefüggésben történő járat-előrehozás eseteire hivatkozik. Ez utóbbi rendelkezés ugyanis azt írja elő, hogy az üzemeltető légi fuvarozó köteles kártalanítani azt az utast, akinek a légi járatát törölték, kivéve ha a légi fuvarozó az e rendelkezésekben előírt határidőn belül tájékoztatja őt, és olyan átfoglalást ajánl fel a számára, amely lehetővé teszi, hogy a menetrend szerinti indulás időpontja előtt esettől függően legfeljebb egy, illetve két órával korábban induljon, és végső célállomását a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest esettől függően legfeljebb négy, illetve két órás késéssel érje el.

76 Ebből következően az uniós jogalkotó elismerte, hogy a járat indulásának jelentős mértékű előrehozatala ugyanúgy súlyos kényelmetlenséget okozhat az utasoknak, mint a késés, hiszen az előrehozatal megfosztja az utasokat azon lehetőségüktől, hogy szabadon rendelkezzenek az idejükkel, és utazásukat, illetve tartózkodásukat saját elvárásaik szerint szervezzék.

77 Ez az eset áll fenn különösen akkor, ha az az utas, aki minden szükséges óvintézkedést megtett, azért nem tud felszállni a repülőgépre, mert az általa lefoglalt járat indulását előrehozták. Ez az eset áll fenn akkor is, ha az utasnak jelentős mértékben kell alkalmazkodnia az új indulási időponthoz, hogy elérhesse a járatát.

78 Egyébiránt emlékeztetni kell arra, hogy a 261/2004 rendelet célja – amint az többek között az (1) preambulumbekezdéséből is kitűnik – az utasok magas szintű védelme (lásd többek között: 2015. szeptember 17-i van der Lans ítélet, C-257/14, EU:C:2015:618, 26. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

79 A Bíróság ily módon megállapította, hogy e célnak megfelelően a légi utasok számára jogokat biztosító rendelkezéseket tágan kell értelmezni (2021. április 22-i Austrian Airlines ítélet, C-826/19, EU:C:2021:318, 61. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

80 Így mivel a 261/2004 rendelet célja, hogy egységesített formában és azonnal jóvátegyék a légi személyszállításból következő kényelmetlenségek által okozott károkat (2020. szeptember 3-i Delfly ítélet, C-356/19, EU:C:2020:633, 25. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat), tekintettel azokra a súlyos kényelmetlenségekre, amelyeket a jelen ítélet 76. pontjában említettekhez hasonló körülmények között az utasok számára okozhatnak, a „törlés” fogalmát úgy kell értelmezni, hogy az magában foglalja azt a helyzetet, amikor egy járatot jelentős idővel előrehoznak.

81 E tekintetben különbséget kell tenni azon helyzetek között, amelyekben az előrehozatal semmilyen vagy csupán jelentéktelen hatást gyakorol a légi utasok azon lehetőségére, hogy idejükkel szabadon rendelkezzenek, és azon helyezetek között, amikor a légi járat jelentős idővel történő előrehozatala súlyos kényelmetlenséget okoz, ahogyan ez a jelen ítélet 76. és 77. pontjában is szerepel.

82 A járat indulásának jelentős, illetve elhanyagolható mértékű előrehozatalának elhatárolása érdekében a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának ii. és iii. alpontjában előírt határértékeket kell alapul venni.

83 Hangsúlyozni kell, hogy az előrehozatal esete eltér a késés esetétől, amely kapcsán a Bíróság megállapította, hogy az utasok akkor jogosultak kártalanításra, ha időveszteségük a fuvarozó által eredetileg tervezett utazási időtartamhoz képest eléri vagy meghaladja a három órát (lásd ebben az értelemben: 2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet (C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 57. pont), mivel az utasokat mozgósítani kell, hogy fel tudjanak szállni a repülőgépre, mert a lefoglalt járat indulását előrehozták. Ez a különbség abból is látható, hogy az uniós jogalkotó a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontjában legfeljebb kétórás késést fogad el, míg a járat előrehozatala nem haladhatja meg az egy órát.

84 A rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontjában foglaltak szerint a járat egy óránál rövidebb idejű előrehozatala mentesítheti az üzemeltető légi fuvarozót az utas kártalanítására irányuló, az említett rendelet 7. cikke szerint fennálló kötelezettsége alól. Meg kell tehát állapítani, hogy a járat egy órát meghaladó, illetve egy óránál rövidebb idejű előrehozatalát kell viszonyítási alapnak tekinteni annak eldöntésekor, hogy az előrehozatalt jelentősnek vagy elhanyagolhatónak kell-e minősíteni ugyanezen rendelet 5. cikkének alkalmazása szempontjából.

85 Ez az értelmezés tiszteletben tartja a légi utasok és az üzemeltető légi fuvarozók érdekeinek egymással szembeni mérlegelését, amely a jogalkotónak a 261/2004 rendelet elfogadásával elérni kívánt célja volt (lásd analógia útján: 2012. október 23-i Nelson és társai ítélet, C-581/10 és C-629/10, EU:C:2012:657, 39. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

86 Ez az értelmezés ugyanis amellett, hogy lehetővé teszi, hogy az utasok kártalanítást kapjanak a légi járat jelentős idővel történő előrehozatalával okozott súlyos kényelmetlenségekért, mentesíti az üzemeltető légi fuvarozókat a kártalanítás fizetésére vonatkozó kötelezettség alól, amennyiben az említett rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának i.–iii. alpontjában előírt feltételek mellett tájékoztatják a légi utasokat a légi járat indulási idejének előrehozataláról.

87 A fentiekre figyelemmel a C-188/20. sz. ügyben előterjesztett negyedik kérdésre és a C-146/20. sz. ügyben előterjesztett első kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 2. cikkének l) pontját és 5. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a járat „törlésének” minősül, ha az üzemeltető légi fuvarozó a járat indulását több mint egy órával előrehozza.

### *A C-188/20. sz. ügyben előterjesztett ötödik kérdésről és a C-270/20. sz. ügyben előterjesztett egyetlen kérdésről*

88 A C-188/20. sz. ügyben előterjesztett ötödik kérdésével és a C-270/20. sz. ügyben előterjesztett egyetlen kérdésével a Landgericht Düsseldorf (düsseldorfi regionális bíróság) és a Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság) lényegében azt kérdezi, hogy a 261/2004 rendelet 7. cikkének (2) bekezdése alkalmazható-e arra a helyzetre, amikor az előrehozott légi járat érkezési időpontja az e rendelkezésben meghatározott időtartamokon belül van.

89 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a rendelet 7. cikkének (2) bekezdése úgy rendelkezik, hogy amennyiben az utasoknak az említett rendelet 8. cikke szerint átfoglalást ajánlanak végső célállomásukhoz egy olyan alternatív légijáraton, amelynek érkezési időpontja annak a járatnak a menetrend szerinti érkezési időpontjánál, amelyre eredetileg jegyet váltottak, a repülőút hosszúságától függően legfeljebb két-négy órával későbbi, az üzemeltető légi fuvarozó jogosult 50%-kal csökkenteni a 7. cikk (1) bekezdésében előírt átalányalapú kártalanítást.

90 Amint arra a főtanácsnok az indítványának 105. pontjában rámutatott, a 261/2004 rendelet 7. cikkének (2) bekezdéséből kifejezetten kitűnik, hogy a kártalanítás csökkentésére való jog arra az esetre vonatkozik, amikor az üzemeltető légi fuvarozó olyan átfoglalást ajánl, amely csökkenti a késést a végső célállomáson. E rendelkezés ezzel szemben egyáltalán nem utal arra a helyzetre, amikor az utas a légi járata indulási idejének előrehozatala miatt az eredetileg tervezett érkezési időpont előtt érkezik meg a végső célállomásra.

91 E tekintetben hozzá kell tenni, hogy az uniós jogalkotó a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontjában említett átfoglalás felajánlásával összefüggésben a légi járat előrehozatalát és késését is figyelembe vette. Az uniós jogalkotó ugyanakkor – noha tisztában volt a légi járat időpontjának előrehozatalával együtt járó kellemetlenségekkel – nem gondolta úgy, hogy az üzemeltető légi fuvarozó által felajánlott átfoglalás, amelynek révén enyhíthetők a korábbi indulásból adódó hátrányos következmények, a kártalanítás összegének csökkentését eredményezheti.

92 Ha ilyen lehetőséget biztosítanának annak az üzemeltető légi fuvarozónak, amely korábbi érkezést eredményező átfoglalást ajánl fel, akkor ezzel automatikusan engedélyeznék a kártalanítás összegének csökkentését abban az esetben, ha az üzemeltető légi fuvarozó jelentős idővel előrehozza a járatot.

93 Márpedig a C-188/20. sz. ügyben előterjesztett negyedik kérdés és a C-146/20. sz. ügyben előterjesztett első kérdés kapcsán tett megállapítással egyezően a légi járat jelentős idővel történő előrehozatala olyan súlyos kényelmetlenséget okoz, amely kártalanításhoz való jogosultságot alapoz meg. Ha ilyen helyzetben mindig helyt kellene adni a kártalanítási összeg csökkentésének pusztán azért, mert az utas nem késik a végső célállomásáról, és ezért a 261/2004 rendelet 7. cikkének (2) bekezdésében foglalt időtartamokon belül marad, ellentétes lenne a rendelet arra irányuló céljával, hogy megerősítse a súlyos kényelmetlenséget szenvedő utasok jogait.

94 A fentiekre tekintettel a C-188/20. sz. ügyben előterjesztett ötödik kérdésre és a C-270/20. sz. ügyben előterjesztett egyetlen kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 7. cikkének (2) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az nem alkalmazható arra a helyzetre, amikor az előrehozott légi járat érkezési időpontja az e rendelkezésben meghatározott időtartamokon belül van.

### *A C-188/20. sz. ügyben előterjesztett hatodik kérdésről és a C-146/20. sz. ügyben előterjesztett második kérdésről*

95 A C-188/20. sz. ügyben előterjesztett hatodik kérdésével, amely hasonló a C-146/20. sz. ügyben előterjesztett második kérdéshez, a Landgericht Düsseldorf (düsseldorfi regionális bíróság) lényegében arra vár választ, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének a) pontját és 8. cikke (1) bekezdésének b) pontját úgy kell-e értelmezni, hogy az utazás megkezdése előtt a légi járat indulási idejének előrehozataláról adott tájékoztatás ez utóbbi rendelkezés értelmében „átfoglalási ajánlatnak” minősülhet.

96 E tekintetben e rendelet 5. cikke (1) bekezdésének a) pontjában és 8. cikke (1) bekezdésének b) pontjában foglaltak együttes értelmezése szerint az üzemeltető légi fuvarozó a légi járat törlése esetén az érintett utasoknak hasonló szállítási feltételek mellett és a legkorábbi időpontban a végső célállomásukra irányuló átfoglalást ajánl fel.

97 Márpedig meg kell állapítani, hogy a járat indulási idejének a C-188/20. és C-146/20. sz. ügyekben fennálló helyzetben történthez hasonló előrehozatala az említett rendelet 8. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében vett „hasonló szállítási feltételek mellett” történő átfoglalásnak minősülhet, mivel csupán a repülési időpontok módosultak.

98 Ezenkívül az olyan légi járatra vonatkozó átfoglalási ajánlat, amelynek indulási időpontját a törölt járat indulási időpontjához képest előrehozzák, a 261/2004 rendelet 8. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében vett „legkorábbi időpontban” történő átfoglalásnak minősülhet, mivel az ajánlat lehetővé teszi az utas számára, hogy a végső célállomását a lehető leghamarabb elérje.

99 Hozzá kell ehhez fűzni, hogy az üzemeltető légi fuvarozó a légi járat törlése esetén köteles az érintett utas számára a rendelet 8. cikke (1) bekezdésének a), b) és c) pontjában meghatározott különböző lehetőségeket felajánlani (lásd ebben az értelemben: 2019. július 29-i Rusu ítélet, C-354/18, EU:C:2019:637, 58. pont).

100 Így annak érdekében, hogy az utasok az említett rendelet (20) preambulumbekezdése értelmében a járat törlése esetén ténylegesen gyakorolni tudják jogaikat, az üzemeltető légi fuvarozó feladata, hogy a rendelet 8. cikkének (1) bekezdéséből eredő jogokra vonatkozóan teljes körű tájékoztatásban részesítse őket.

101 A fentiekre tekintettel a C-188/20. sz. ügyben előterjesztett hatodik kérdésre és a C-146/20. sz. ügyben előterjesztett második kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének a) pontját és 8. cikke (1) bekezdésének b) pontját úgy kell értelmezni, hogy az utazás megkezdése előtt a légi járat indulási idejének előrehozataláról adott tájékoztatás ez utóbbi rendelkezés értelmében „átfoglalási ajánlatnak” minősülhet.

### *A C-188/20. sz. Azurair ügyben előterjesztett hetedik kérdésről*

102 A C-188/20. sz. ügyben előterjesztett hetedik kérdésével a Landgericht Düsseldorf (düsseldorfi regionális bíróság) lényegében azt kívánja megtudni, hogy a 261/2004 rendelet 14. cikkének (2) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy az arra kötelezi az üzemeltető légi fuvarozót, hogy tájékoztassa a légi utast annak a vállalkozásnak a pontos cégnevéről és címéről, amelytől az utas a rendelet 7. cikke alapján kártalanítást követelhet, valamint a kártalanítás pontos összegéről, és adott esetben arról, hogy a kártalanítási kérelméhez milyen dokumentumokat kell mellékelnie.

103 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az említett rendelet 14. cikkének (2) bekezdése alapján a beszállást visszautasító vagy egy járatot törlő üzemeltető légi fuvarozó minden érintett utasnak átad egy írásbeli tájékoztatást, amely e rendelettel összhangban meghatározza a kártalanítás és segítségnyújtás szabályait. E rendelkezés értelmében a légifuvarozó ezenkívül hasonló tájékoztatást ad át minden, legalább két órás késéssel érintett utasnak.

104 Az említett rendelkezést a 261/2004 rendelet (20) preambulumbekezdésének tükrében kell értelmezni, amely szerint az utasokat maradéktalanul tájékoztatni kell többek között a járatok törlése esetén őket megillető jogokról, hogy ténylegesen gyakorolni tudják azokat.

105 A rendeletből eredő jogok tényleges gyakorlása ugyanis azt feltételezi, hogy az utasnak lehetőséget kell biztosítani arra, hogy azon vállalkozáshoz forduljon, amelytől az említett rendelet 7. cikke alapján kártalanítást követelhet, és ezért rendelkeznie kell a vállalkozás pontos nevével és címével.

106 Ezenkívül az üzemeltető légi fuvarozó által a 261/2004 rendelet 14. cikke (2) bekezdésének megfelelően a kártalanítás szabályaival kapcsolatban nyújtandó tájékoztatás magában foglalja, hogy az utast a jogai érvényesítése érdekében követendő eljárásról is tájékoztatni kell. E tekintetben az üzemeltető légi fuvarozó feladata, hogy tájékoztassa az utast arról, hogy a kártalanítási kérelméhez adott esetben milyen dokumentumokat kell mellékelnie.

107 Ezzel szemben az üzemeltető légi fuvarozó nem köteles tájékoztatni az utast arról, hogy a rendelet 7. cikke alapján adott esetben pontosan milyen összegű kártalanítást kaphat. Az erre vonatkozó tájékoztatás ugyanis már nem az említett rendelet 14. cikkének (2) bekezdése értelmében vett „kártalanítás és segítségnyújtás szabályaira”, hanem azok egyedi esetre történő alkalmazására vonatkozik.

108 A fentiekre tekintettel a C-188/20. sz. ügyben előterjesztett hetedik kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 14. cikkének (2) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az arra kötelezi az üzemeltető légi fuvarozót, hogy tájékoztassa a légi utast annak a vállalkozásnak a pontos cégnevéről és címéről, amelytől az utas a rendelet 7. cikke alapján kártalanítást követelhet,

valamint adott esetben arról, hogy a kártalanítási kérelméhez milyen dokumentumokat kell mellékelnie, azonban nem kötelezi az üzemeltető légi fuvarozót arra, hogy tájékoztassa a légi utast arról, hogy az említett rendelet 7. cikke alapján adott esetben pontosan milyen összegű kártalanítást kaphat.

## A költségekről

109 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróságok előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ezek a bíróságok döntenek 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 (első 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 3. cikke (2) bekezdésének a) pontját úgy kell értelmezni, hogy az utas az e rendelkezés értelmében vett „megerősített helyfoglalással” rendelkezik, ha a vele szerződéses jogviszonyban álló utazásszervező e rendelet 2. cikkének g) pontja értelmében vett „más olyan igazolást” ad neki, amelyben az utasnak egy konkrét, indulási és érkezési hellyel, indulási és érkezési időponttal, valamint járatszámmal meghatározott légi járattal történő szállítására vállalnak kötelezettséget, még abban az esetben is, ha az utazásszervező nem kapott megerősítést az érintett légi fuvarozótól a járat indulási és érkezési időpontjára vonatkozóan.**

**2) A 261/2004 rendelet 2. cikkének b) pontját úgy kell értelmezni, hogy a légi fuvarozó e rendelkezés értelmében vett „üzemeltető légi fuvarozónak” minősíthető az utas vonatkozásában, ha az utóbbi úgy kötött szerződést egy utazásszervezővel a légi fuvarozó által működtetett, meghatározott légi járatra, hogy az említett légi fuvarozó nem erősítette meg a repülési időpontokat, illetve az utazásszervező nem foglalt ülőhelyet a légi fuvarozónál az utas részére.**

**3) A 261/2004 rendelet 2. cikkének h) pontját, 5. cikke (1) bekezdésének c) pontját, valamint 7. cikke (1) bekezdésének második mondatát és 7. cikkének (2) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy egy légi járat e rendelkezések értelmében vett menetrend szerinti érkezési időpontja a rendelet 7. cikke szerinti kártalanítás tekintetében következhet az említett rendelet 2. cikkének g) pontja szerinti „más olyan igazolásból”, amelyet az utazásszervező állított ki az utas részére.**

**4) A 261/2004 rendelet 2. cikkének l) pontját és 5. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a járat „törlésének” minősül, ha az üzemeltető légi fuvarozó a járat indulását több mint egy órával előrehozza.**

**5) A 261/2004 rendelet 7. cikkének (2) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az nem alkalmazható arra a helyzetre, amikor az előrehozott légi járat érkezési időpontja az e rendelkezésben meghatározott időtartamokon belül van.**

**6) A 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének a) pontját és 8. cikke (1) bekezdésének b) pontját úgy kell értelmezni, hogy az utazás megkezdése előtt a légi járat indulási idejének előrehozataláról adott tájékoztatás ez utóbbi rendelkezés értelmében „átfoglalási ajánlatnak” minősülhet.**

**7) A 261/2004 rendelet 14. cikkének (2) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az arra kötelezi az üzemeltető légi fuvarozót, hogy tájékoztassa a légi utast annak a vállalkozásnak a pontos cégnevéről és címéről, amelytől az utas a rendelet 7. cikke alapján kártalanítást követelhet, valamint adott esetben arról, hogy a kártalanítási kérelméhez milyen dokumentumokat kell mellékelnie, azonban nem kötelezi az üzemeltető légi fuvarozót arra, hogy tájékoztassa a légi utast arról, hogy az említett rendelet 7. cikke alapján adott esetben pontosan milyen összegű kártalanítást kaphat.**

Aláírások