A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (első tanács)

2020. március 26.*

„Előzetes döntéshozatal – A szabadságon, a biztonságon és a jog érvényesülésén alapuló térség – Joghatóság és a határozatok végrehajtása a polgári és kereskedelmi ügyekben – 44/2001/EK rendelet – Az 5. cikk 1. pontja – Szerződésekre vonatkozó joghatóság – 15–17. cikk – Joghatóság fogyasztói szerződések esetén – 261/2004/EK rendelet – 6. és 7. cikk – Kártalanításhoz való jog a járat jelentős késése esetén – Az utas és valamely utazásszervező között létrejött, utazást és szállást is magában foglaló szállítási szerződés – Az e szerződéses jogviszonyban félként részt nem vevő fuvarozóval szemben indított kártalanítás iránti kereset – 90/314/EGK irányelv – Utazási csomag”

A C-215/18. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet az Obvodní soud pro Prahu 8 (prágai 8. sz. kerületi bíróság, Cseh Köztársaság) a Bírósághoz 2018. március 26-án érkezett, 2018. január 25-i határozatával terjesztett elő a

Libuše Králová

és

a **Primera Air Scandinavia A/S**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (első tanács),

tagjai: J.-C. Bonichot tanácselnök, M. Safjan (előadó), L. Bay Larsen, C. Toader és N. Jääskinen bírák,

főtanácsnok: H. Saugmandsgaard Øe,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– a cseh kormány képviseletében M. Smolek és J. Vláčil, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Bizottság képviseletében M. Šimerdová és M. Heller, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2019. november 7-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

* Az eljárás nyelve: cseh.

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló, 2000. december 22-i 44/2001/EK tanácsi rendelet (HL 2001. L 12., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 19. fejezet, 4. kötet, 42. o.; helyesbítések: HL 2006. L 242., 6. o.; HL 2011. L 124., 47. o.) 5. cikke 1. pontjának és 15–17. cikkének, valamint a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú [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 rendeletnek (HL L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.) az értelmezésére vonatkozik.

2 E kérelmet a Libuše Králová és a Primera Air Scandinavia A/S, dániai székhelyű légitársaság (a továbbiakban: Primera) között, egy Prágából (Cseh Köztársaság) Keflavíkba (Izland) tartó, a Primera által üzemeltetett járat jelentős késése címén a 261/2004 rendelet alapján, kártalanítás iránt benyújtott kereset tárgyában fennálló jogvitában terjesztették elő.

Jogi háttér

A 44/2001 rendelet

3 A 44/2001 rendeletet hatályon kívül helyezte a polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló, 2012. december 12-i 1215/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 351., 2012.12.20., 1. o.). Ezen utóbbi rendelet ugyanakkor, 81. cikkének értelmében, csak 2015. január 10-től alkalmazandó. Következésképpen, tekintettel az alapjogvita tényállása megvalósulásának időpontjára, arra továbbra is a 44/2001 rendelet az irányadó.

4 A 44/2001 rendelet (11)–(13) preambulumbekezdése kimondja:

„(11) A joghatósági szabályoknak nagymértékben kiszámíthatóknak kell lenniük, és azt az elvet kell követniük, hogy a joghatóságot általában az alperes lakóhelye alapozza meg, és a joghatóságnak ezen az alapon mindenkor megállapíthatónak kell lennie, kivéve egyes pontosan meghatározott eseteket, amelyekben a per tárgya vagy a felek szerződéses szabadsága eltérő joghatósági okot kíván meg. A jogi személyek székhelyét a közös szabályok átláthatóságának fokozása és a joghatósági okok összeütközése [helyesen: összeütközésének] elkerülése végett önállóan kell meghatározni.

(12) Az alperes lakóhelyén kívül a bíróság és a per közötti szoros kapcsolaton alapuló vagylagos joghatósági okokat is meg kell állapítani az igazságszolgáltatás megbízható működésének előmozdítása érdekében. [helyesen: Az alperes lakóhelyén kívül a bíróság és a per közötti szoros kapcsolaton alapuló vagy az igazságszolgáltatás megfelelő működésének elősegítésére irányuló vagylagos joghatósági okokat is meg kell állapítani].

(13) A biztosítási, fogyasztói és munkaszerződésekkel kapcsolatban a gyengébb felet az érdekeinek megfelelő, az általános szabályoknál kedvezőbb joghatósági szabályokkal kell védelemben részesíteni.

5 E rendelet 2. cikkének (1) bekezdése értelmében:

„E rendelet rendelkezéseire is figyelemmel valamely tagállamban lakóhellyel rendelkező személy, állampolgárságára való tekintet nélkül, az adott tagállam bíróságai előtt perelhető”.

6 A rendelet II. fejezete „Különös joghatóság” című 2. szakaszában található 5. cikke értelmében:

„Valamely tagállamban lakóhellyel rendelkező személy más tagállamban perelhető:

1) a) ha az eljárás tárgya szerződés vagy szerződéses igény, akkor a kötelezettség teljesítésének helye szerinti bíróság előtt;
   b) e rendelkezés értelmében, eltérő megállapodás hiányában a vitatott kötelezettség teljesítésének helye:

   – ingó dolog értékesítése esetén a tagállam területén az a hely, ahol a szerződés alapján az adott dolgot leszállították, vagy le kellett volna szállítani,

   – szolgáltatás nyújtása esetén a tagállam területén az a hely, ahol a szerződés szerint a szolgáltatást nyújtották, vagy kellett volna nyújtani;
   c) amennyiben a b) pont [helyesen: alpont] nem alkalmazható, az a) pontot [helyesen: alpontot] kell alkalmazni;”

7 Ugyanezen rendelet „Joghatóság fogyasztói szerződések esetén” című 4. szakasza alá tartozó 15. cikkének (1) bekezdése így rendelkezik:

„(1) Valamely személy, a fogyasztó [helyesen: valamely személy – fogyasztó –] által kereskedelmi vagy szakmai tevékenységén kívül eső céllal megkötött szerződéssel kapcsolatos ügyekben a joghatóságot a 4. cikk és az 5. cikk 5. pontjának sérelme nélkül e szakasz határozza meg, ha:

[…]

c) minden más esetben, a szerződést olyan személlyel kötötték, aki a fogyasztó lakóhelyének tagállamában kereskedelmi vagy szakmai tevékenységet folytat, vagy ilyen tevékenysége bármilyen módon az említett tagállamra, illetve több állam között az említett tagállamra is irányul, és a szerződés az ilyen tevékenység körébe tartozik.

(2) Amennyiben a fogyasztó a tagállamban lakóhellyel vagy székhellyel nem rendelkező, azonban valamely tagállamban fióktelepp el, képviselettel vagy más telephellyel rendelkező féllel köt szerződést, a fióktelep, a képviselet vagy más telephely működéséből származó jogvitában a felet úgy kell tekinteni, mintha a lakóhelye vagy székhelye az említett államban lenne.

(3) E szakasz nem alkalmazható a fuvarozási és személyszállítási szerződésekre, kivéve az ugyanazért az árért utazást és szállást biztosító szerződést”.

8 A 44/2001 rendelet 16. cikke, amelyet e 4. szakasz foglalt magában, (1) bekezdésében így rendelkezett:

„A fogyasztó a másik szerződő fél ellen akár annak a tagállamnak a bíróságai előtt, ahol a fél lakóhellyel vagy székhellyel rendelkezik, akár saját lakóhelyének bíróságai előtt indíthat eljárást”.

9 E rendelet 17. cikke értelmében:

„E szakasz rendelkezéseitől kizárólag olyan megállapodással lehet eltérni, amely:

1. a jogvita keletkezését követően jött létre; vagy

2. lehetővé teszi a fogyasztó számára az e szakaszban megjelölttől eltérő bíróságok előtti perindítást; vagy

3. a szerződés megkötésének időpontjában azonos tagállam területén lakóhellyel vagy szokásos tartózkodási hellyel rendelkező fogyasztó és a másik fél között jött létre, az említett állam bíróságainak joghatóságát köti ki, amennyiben az ilyen megállapodás az említett állam jogával nem ellentétes”.

A 261/2004 rendelet

10 A 261/2004 rendelet „Tárgy” címet viselő 1. cikkének (1) bekezdése a következőket írja elő:

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

a) akaratuk ellenére beszállásukat visszautasítják;

b) légi járatukat törlik;

c) légi járatuk késik”.

11 E rendelet „Fogalommeghatározások” című 2. cikke előírja:

„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;

[…]”.

12 Az említett rendelet „Hatály” címet viselő 3. cikke a következőket írja elő:

”(1) E rendeletet a következőkre kell alkalmazni:

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

[…]

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

a) megerősített helyfoglalással rendelkeznek az érintett légi járaton és – az 5. cikkben említett 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;

[…]

(5) E rendeletet bármely, az (1) és (2) bekezdésben meghatározott utasokat szállító üzemeltető légi fuvarozóra alkalmazni kell.

(6) Ez a rendelet nem érintheti az utasoknak a [szervezett utazási formákról szóló, 1990. június 13-i] 90/314/EGK [tanácsi] irányelvben [HL 1990. L 158., 59. o., magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 10. kötet, 132. o.] meghatározott jogait. E rendelet nem alkalmazható olyan esetekben, amikor egy package utazást [helyesen: utazási csomagot] a légi járat törlésén kívüli egyéb okokból törölnek."

13 Ugyanezen rendelet „Késés" címet viselő 6. cikke az alábbiakat írja elő:

„(1) Amennyiben egy üzemeltető légi fuvarozó indokoltan [helyesen: észszerűen] arra számít, hogy egy járat indulása a menetrend szerinti induláshoz képest késni fog:

a) legalább két órát 1500 kilométeres vagy annál rövidebb repülőutak esetén;

b) legalább három órát az összes Közösségen belüli, 1500 kilométernél hosszabb repülőút és az összes egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőút esetén;

c) legalább négy órát az a) és b) pontba nem sorolható összes egyéb repülőút esetén,

akkor az utasoknak az üzemeltető légi fuvarozó

i. felajánlja a 9. cikk (1) bekezdésének a) pontjában és a 9. cikk (2) bekezdésében előírt segítséget;

ii. amennyiben az indulás időpontja észszerű számítás szerint a korábbi bejelentett indulását követő nap, a 9. cikk (1) bekezdésének b) és a 9. cikk (1) bekezdésének c) pontjában előírt segítséget;

iii) legalább ötórás késés esetén, a 8. cikk (1) bekezdésének a) pontjában előírt segítséget.

(2) A segítséget a légi fuvarozó minden esetben köteles a fenti, valamennyi távolsági kategóriára megállapított időtartamon belül felajánlani".

14 A 261/2004 rendeletnek a „Kártalanításhoz való jog" címet viselő 7. cikke (1) bekezdésében így rendelkezik:

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

[…]

b) 400 EUR-t minden 1500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőútra [helyesen: légi járatra] és minden egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőútra [helyesen: légi járatra].

15 E rendelet „Visszatérítéshez vagy átfoglaláshoz való jog" címet viselő 8. cikke (2) bekezdésében így rendelkezik:

„Az (1) bekezdés a) pontját azokra az utasokra is alkalmazni kell, akiknek légi járata egy szervezett utazás [helyesen: utazási csomag] részét képezi, kivéve a visszatérítés jogát, amennyiben a 90/314/EGK irányelv szerint ilyen jog keletkezik".

A 90/314 irányelv

16 A 90/314 irányelv, amely az alapügy tényállása megvalósulásának idején alkalmazandó volt, 2. cikkének (1) bekezdésében így rendelkezett:

„Ezen irányelv alkalmazásában:

1. szervezett utazási forma [helyesen: utazási csomag]: az alábbiak közül legalább két tényező előre szervezett kombinációja, amennyiben azokat egy összesített áron értékesítették vagy értékesítésre kínálták, és amennyiben a szolgáltatás huszonnégy óránál hosszabb időszakra terjed, vagy éjszakai szállást is tartalmaz:
   a) utaztatás;
   b) szállás;
   c) az utaztatáshoz vagy a szálláshoz nem közvetlenül kapcsolódó egyéb idegenforgalmi szolgáltatások, amelyek a szervezett utazási forma [helyesen: utazási csomag] jelentős részét teszik ki.

A szervezett utazási forma [helyesen: utazási csomag] különböző tényezőinek külön számlázása nem mentesíti a szervezőt vagy a közvetítőt az ezen irányelvben meghatározott kötelezettségek alól.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

17 A Prágában lakóhellyel rendelkező L. Králová utazási csomagra vonatkozó szerződést kötött a FIRO-tour a.s. utazási irodával, amely szerződés magában foglalta egyrészt a Prága és Keflavík közötti, a Primera által biztosított légi szállítást, másrészt az izlandi szállást.

18 A Prágából Keflavík célállomásra 2013. április 25-én induló járat, amelyre L. Královának megerősített foglalása volt, több mint négy órát késett. Ennek címén L. Králová a 261/2004 rendelet 6. cikkének (1) bekezdése és 7. cikke alapján keresetet nyújtott be az Obvodní soud pro Prahu 8 (prágai 8. sz. kerületi bíróság, Cseh Köztársaság) előtt 400 euró összegű kártalanítás iránt.

19 2014. április 1-jei végzésével az Obvodní soud pro Prahu 8 (prágai 8. sz. kerületi bíróság) megállapította joghatóságának hiányát az említett kereset elbírálására vonatkozóan azzal az indokkal, hogy a 44/2001 rendelet nem alkalmazható a Dán Királyság tekintetében, amely tagállamban a Primera székhellyel rendelkezik. E bíróság hozzátette, hogy nem keletkezik joghatósága e rendelet II. fejezetének 4. szakasza alapján sem, mivel L. Králová nem a Primerával, hanem a FIRO-tour utazási irodával kötött szállítási szerződést. Ha megállapítást nyerne is az alapjogvita felei között szerződéses jogviszony fennállása, az mindenesetre nem érintene egy, az említett rendelet 15. cikkének (3) bekezdésében előírt olyan szerződést, amely utazást és szállást is magában foglal.

20 L. Králová e végzéssel szemben fellebbezést nyújtott be a Městský soud v Praze (prágai városi bíróság, Cseh Köztársaság) előtt, amely 2014. augusztus 4-i végzésével azt elutasította. E bíróság megállapította, hogy a 44/2001 rendeletet 2007. július 1. óta alkalmazni kell a Dán Királyság tekintetében, ugyanakkor e rendelet alapján nem megállapítható a cseh bíróságok joghatósága az alapügyben.

21 Az L. Králová által benyújtott felülvizsgálati kérelem tárgyában eljáró Nejvyšší soud (legfelsőbb bíróság, Cseh Köztársaság) 2015. szeptember 15-i határozatával hatályon kívül helyezte az Obvodnísoud pro Prahu 8 (prágai 8. sz. kerületi bíróság) és Městský soud v Praze (prágai városi bíróság) végzéseit, és az ügyet visszautalta a az Obvodnísoud pro Prahu 8 (prágai 8. sz. kerületi bíróság) elé, úgy ítélve meg, hogy e bíróságnak azt kell meghatároznia, hogy a 44/2001 rendelet 5. cikkének 1. pontjára, valamint 15. és 16. cikkére tekintettel a Primera perelhető-e a cseh bíróságok előtt.

22 A kérdést előterjesztő bíróság rámutat, hogy e rendelet alapján elsőre nem tudja megállapítani, hogy a valamely légi fuvarozó és egy fogyasztó között fennálló jogviszonyokban, amennyiben a légi szállítást az utazási csomag egyik elemeként tárgyalták, a szerződéses kötelezettség végrehajtásának helye szerinti bíróságok rendelkeznek joghatósággal az említett rendelet 5. cikke 1. pontjának b) alpontja értelmében, vagy a fogyasztó lakóhelye szerinti bíróságok ugyanezen rendelet 16. cikkének (1) bekezdése értelmében.

23 Ezenfelül a kérdést előterjesztő bíróság kételyeket táplál a tekintetben, hogy a 261/2004 rendeletből eredő jogok gyakorlása érdekében perelhető-e a Primera, amelynek eleget kellett tennie az e rendeletben előírt kötelezettségnek, valamint a tekintetben, hogy miként viszonyul egymáshoz az említett rendeletből és a 90/314 irányelvből eredő felelősség.

24 E körülmények között az Obvodní soud pro Prahu 8 (prágai 8. kerületi bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) Fennáll-e a [44/2001] rendelet 5. cikke 1. pontjának alkalmazása szempontjából szerződéses jogviszony a[z alapeljárás] felperes[e] és az [alapeljárás] alperes[e] között annak ellenére, hogy a felperes és az alperes nem kötött egymással szerződést, és a repülőút a felperes és [egy] harmadik fél (utazási iroda) közötti szerződés alapján nyújtott szolgáltatáscsomag részét képezte?

2) E jogviszony a [44/2001 rendelet] […] a 15–17. [cikkével] összhangban minősíthető-e fogyasztói jogviszonynak?

3) Perelhető-e az [alapeljárás] alperes[e] a [261/2004] rendeletből eredő követelések érvényesítése iránt indított eljárásban?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

A harmadik kérdésről

25 Harmadik kérdésével, amelyet elsőként célszerű vizsgálni, a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy a 261/2004 rendeletet akként kell-e értelmezni, hogy egy háromórás vagy azt meghaladó késéssel érintett légi járat utasa e rendelet 6. és 7. cikke címén benyújthat kártalanítás iránti keresetet az üzemeltető légi fuvarozóval szemben, akkor is, ha ez az utas és ez a légi fuvarozó egymással nem kötött szerződést és a szóban forgó járat a 90/314 irányelv hatálya alá tartozó utazási csomag részét képezi.

26 E tekintetben először is e kérdés arra vonatkozik, hogy a 261/2004 rendeletet alkalmazni kell-e olyan légi fuvarozó tekintetében, aki a késéssel érintett járatot annak a személynek a nevében teljesítette, aki az utassal szerződést kötött, anélkül hogy ő maga szerződést kötött volna ezzel az utassal.

27 E rendelet 2. cikkének b) pontja akként határozza meg az „üzemeltető légi fuvarozó” fogalmát, hogy az e rendelet alkalmazásában az a „légi fuvarozó, amely egy utassal vagy az utassal szerződéses jogviszonyban álló más jogi vagy természetes személlyel kötött szerződés szerint repülést végrehajt vagy végrehajtani szándékozik”.

28 Ugyanezen rendelet 3. cikkének (5) bekezdése értelmében e rendeletet bármely, valamely tagállam területén található repülőtérről induló vagy oda érkező utasokat szállító üzemeltető légi fuvarozóra alkalmazni kell. Ugyanezen rendelkezés kifejti, hogy amennyiben egy, az utassal szerződéses jogviszonyban nem álló üzemeltető légi fuvarozó e rendelet szerinti kötelezettségeket teljesít, úgy kell tekinteni, hogy ezt a szóban forgó utassal szerződéses jogviszonyban álló személy nevében teszi (2018. március 7-i flightright és társai ítélet, C-274/16, C-447/16 és C-448/16, EU:C:2018:160, 62. pont).

29 Az említett rendelkezésekből az következik, hogy valamely, késéssel érintett légi járat utasa még akkor is hivatkozhat a 261/2004 rendeletre az üzemeltető légi fuvarozóval szemben, ha az utas és az üzemeltető légi fuvarozó nem áll szerződéses jogviszonyban egymással.

30 Másodszor, a harmadik kérdés arra vonatkozik, hogy az a körülmény, hogy az alapügy tárgyát képező szerződés utazási csomagnak minősül a 90/314 irányelv 2. cikkének (1) bekezdése értelmében, kihatással van az utas azon lehetőségére, hogy a járat késése miatt a 261/2004 rendelet 6. és 7. cikkére hivatkozzon.

31 Ami a 261/2004 rendeletnek a 90/314 irányelvhez való viszonyát illeti, mindenekelőtt meg kell jegyezni, hogy e rendelet 3. cikkének (6) bekezdéséből az következik, hogy a rendelet nem érinti az utazási csomagot vásárló utasoknak az említett irányelvből eredő jogait.

32 E tekintetben az említett rendelet 8. cikkének (2) bekezdése kimondja, hogy a repülőjegy árának visszatérítéséhez való jogot azokra az utasokra is alkalmazni kell, akiknek légi járata utazási csomag részét képezi, kivéve azt az esetet, amikor a 90/314 irányelv alapján áll fenn ilyen jog.

33 Ezzel összefüggésben a Bíróság úgy ítélte meg, hogy az említett 8. cikk (2) bekezdésének szövegéből egyértelműen az következik, hogy önmagában az, hogy a 90/314 irányelv alapján fennáll a visszatérítéshez való jog, kizárja, hogy az az utas, akinek a légi járata utazási csomag részét képezi, a 261/2004 rendelet alapján az üzemeltető légi fuvarozótól követelhesse a repülőjegye árának visszatérítését (2019. július 10-i Aegean Airlines ítélet, C-163/18, EU:C:2019:585, 31. pont).

34 Ugyanakkor a 261/2004 rendelet 6. és 7. cikke, amelyek alapján az alapügyben szereplő utas benyújtotta kártalanítás iránti keresetét, nem rendelkezik azzal egyenértékű eltérésről, mint amelyet a jegy árának visszatérítése tekintetében e rendelet 8. cikkének (2) bekezdése előír, amely a 2019. július 10-i Aegean Airlines ítélethez (C-163/18, EU:C:2019:585) vezető ügy tárgyát képezte.

35 Úgy tűnik tehát, hogy az említett rendelet 7. cikkében előírt kártalanításhoz való jog alkalmazható olyan helyzetben, amikor az utas által megvásárolt légi utazás utazási csomag részét képezi, anélkül hogy az kihatással lenne az esetlegesen a 90/314 irányelvből eredő jogokra.

36 Ezt az értelmezést a 261/2004 előkészítő munkái is alátámasztják. Ugyanis, amint azt a főtanácsnok kiemelte indítványának 72. pontjában, az előkészítő munkákból kitűnik, hogy az uniós jogalkotónak nem az volt a szándéka, hogy kizárja e rendelet hatálya alól azokat az utasokat, akiknek a légi járata utazási csomag részét képezi, hanem hogy biztosítsa számukra a rendelet szerinti jogokat, fenntartva ugyanakkor a 90/314 irányelv által nekik nyújtott védelmet.

37 E tekintetben a 261/2004 rendelet 7. cikkéből eredő egységesített és átalány alapján számított kártalanításhoz való jog egyértelműen azon alapvető jelentőségű jogok közé tartozik, amelyeket e rendelet a légi utasok számára biztosítani kívánt az üzemeltető légi fuvarozó terhére, és ennek nincs az utazásszervezőt terhelő megfelelője a 90/314 irányelv által bevezetett rendszerben.

38 A fenti megfontolások fényében a harmadik kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendeletet akként kell értelmezni, hogy egy háromórás vagy azt meghaladó késéssel érintett légi járat utasa e rendelet 6. és 7. cikke címén benyújthat kártalanítás iránti keresetet az üzemeltető légi fuvarozóval szemben, akkor is, ha ez az utas és ez a légi fuvarozó egymással nem kötött szerződést, és a szóban forgó járat a 90/314 irányelv hatálya alá tartozó utazási csomag részét képezi.

Az első kérdésről

39 Első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy a 44/2001 rendelet 5. cikkének 1. pontját akként kell-e értelmezni, hogy a 261/2004 rendelet alapján egy utas által az üzemeltető légi fuvarozóval szemben benyújtott kártalanítás iránti kereset az e rendelkezés értelmében vett „szerződéssel vagy szerződéses igénnyel kapcsolatos ügy” fogalma alá tartozik akkor is, ha e felek egyáltalán nem kötöttek szerződést egymással, és az e légi fuvarozó által üzemeltetett járat harmadik személlyel kötött, szállást is magában foglaló utazási csomagra vonatkozó szerződésben szerepelt.

40 Elöljáróban meg kell jegyezni, hogy a 44/2001 rendelet 5. cikke 1. pontja kimondta, hogy ha az eljárás tárgya szerződés vagy szerződéses igény, a valamely tagállamban lakóhellyel rendelkező személy más tagállamban a vitatott kötelezettség teljesítésének helye szerinti bíróság előtt perelhető.

41 A Bíróság ítélkezési gyakorlatából következően a „szerződéssel vagy szerződéses igénnyel kapcsolatos ügy” fogalmát önállóan kell értelmezni annak érdekében, hogy annak egységes alkalmazása valamennyi tagállamban biztosítva legyen (lásd ebben az értelemben: 2018. március 7-i flightright és társai ítélet, C-274/16, C-447/16 és C-448/16, EU:C:2018:160, 58. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

42 Ebben a tekintetben a Bíróság már kimondta, hogy a szerződés megkötése nem minősül a 44/2001 rendelet 5. cikke 1. pontja alkalmazása feltételének (2016. április 21-i Austro-Mechana ítélet, C-572/14, EU:C:2016:286, 34. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

43 Noha a 44/2001 rendelet 5. cikkének 1. pontja nem ír elő szerződéskötési kötelezettséget, az állandó ítélkezési gyakorlat szerint valamely kötelezettség megjelölése elengedhetetlen a fenti rendelkezés alkalmazhatóságához, tekintettel arra, hogy szerződéses igények esetére az a kötelezettség teljesítésének helye szerint határozza meg a joghatóságot. Így a fenti rendelkezés szerinti „szerződéssel kapcsolatos ügy” fogalmát nem úgy kell érteni, mint amely olyan helyzetre vonatkozik, amelyben nem áll fenn egyik fél részéről a másik felé szabadon vállalt kötelezettség (lásd: 2013. március 14-i Česká spořitelna ítélet, C-419/11, EU:C:2013:165, 46. pont).

44 Következésképpen a 44/2001 rendelet 5. cikke 1. pontjában meghatározott különös joghatósági szabály a kereset jogalapján, nem pedig a felek személyén alapul (lásd ebben az értelemben: 2018. március 7-i flightright és társai ítélet, C-274/16, C-447/16 és C-448/16, EU:C:2018:160, 61. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

45 A jelen ügyben azt kell megvizsgálni tehát a jelen ítélet 43. pontjában felidézett ítélkezési gyakorlat fényében, hogy megállapítható-e, hogy egy olyan légi fuvarozó, amely nem kötött szállítási szerződést az utassal, és amely harmadik személyek által kötött, utazási csomagra vonatkozó szerződésben foglalt járatok üzemeltetett, olyan, a másik fél felé szabadon vállalt kötelezettséget teljesít, amelyen a felperes keresete alapul.

46 Először is meg kell állapítani, hogy valamely, az alapügyben szereplőhöz hasonló légi fuvarozó minősülhet a 261/2004 rendelet 2. cikkének b) pontja értelmében vett „üzemeltető légi fuvarozónak”, tekintettel arra, hogy olyan természetes vagy jogi személy nevében üzemeltetett járatot, aki vagy amely szerződést kötött az érintett utassal, amely jelen esetben az utazási iroda.

47 Másodszor a 261/2004 rendelet 3. cikkének (5) bekezdéséből az következik, hogy amennyiben egy, az utassal szerződési jogviszonyban nem álló légi fuvarozó e rendelet szerinti kötelezettségeket teljesít, akkor úgy kell tekinteni, hogy ezt a szóban forgó utassal szerződéses jogviszonyban álló személy nevében teszi (2020. február 13-i flightright ítélet, C-606/19, EU:C:2020:101, 34. pont).

48 Ekként e légi fuvarozót úgy kell tekinteni, mint aki az érintett utasok szerződéses partnerei felé szabadon vállalt kötelezettséget teljesít. E kötelezettségek forrása az az utazási csomagra vonatkozó légi szállítási szerződés, amelyet az utas az utazási irodával kötött (lásd ebben az értelemben: 2018. március 7-i flightright és társai ítélet, C-274/16, C-447/16 és C-448/16, EU:C:2018:160, 63. pont).

49 Következésképpen az ezen utas által egy légi járat jelentős késése miatt az üzemeltető légi fuvarozóval – aki nem áll az említett utassal szerződéses jogviszonyban – szemben indított kártalanítás iránti keresetet mindazonáltal úgy kell tekinteni, hogy azt a 44/2001 rendelet 5. cikkének (1) bekezdése értelmében vett szerződés vagy szerződéses igény tárgyában nyújtották be.

50 E megállapítást nem gyengíti az a körülmény, hogy a légi szállítási szerződés egy, a 90/314 irányelv 2. cikkének értelmében vett utazási csomag részét képezi, amely a szállást is magában foglalja.

51 Ugyanis e sajátosság nem változtat sem a felperes által hivatkozott kötelezettségek szerződéses jellegén, sem a keresetének jogalapján, amely kereset tehát a szerződéses kötelezettségek teljesítésének helye szerinti egyik vagy másik bíróság előtt is benyújtható (lásd ebben az értelemben: 2018. március 7-i flightright és társai ítélet., C-274/16, C-447/16 és C-448/16, EU:C:2018:160, 68. és 69. pont; 2020. február 13-i flightright ítélet, C-606/19, EU:C:2020:101, 26. és 27. pont).

52 A fenti megfontolások összességének fényében az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 44/2001 rendelet 5. cikkének 1. pontját akként kell értelmezni, hogy a 261/2004 rendelet alapján egy utas által az üzemeltető légi fuvarozóval szemben benyújtott kártalanítás iránti kereset az e rendelkezés értelmében vett „szerződéssel vagy szerződéses igénnyel kapcsolatos ügy” fogalma alá tartozik akkor is, ha e felek egyáltalán nem kötöttek szerződést egymással, és az e légi fuvarozó által üzemeltetett járat harmadik személlyel kötött, szállást is magában foglaló utazási csomagra vonatkozó szerződésben szerepelt.

A második kérdésről

53 Második kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy a 44/2001 rendelet 15–17. cikkét akként kell-e értelmezni, hogy egy utas által az üzemeltető légi fuvarozóval szemben – amellyel ezen utas nem kötött szerződést – benyújtott kártalanítás iránti kereset ezen, a fogyasztói szerződések tárgyában fennálló különleges joghatóságra vonatkozó cikkek hatálya alá tartozik.

54 Elöljáróban emlékeztetni kell arra, hogy a 44/2001 rendelet II. fejezetének az e rendelet 15–17. cikkét magában foglaló 4. szakaszában említett joghatósági szabályok lehetővé teszik a fogyasztó számára annak megválasztását, hogy a lakóhelye szerinti bíróság vagy a másik szerződéses fél lakóhelye vagy székhelye szerinti tagállam bírósága előtt indítson keresetet.

55 E szabályok kivételt képeznek kivételt mind az e rendelet 2. cikkének (1) bekezdésében meghatározott általános joghatósági szabály alól, amely azon tagállam bíróságainak joghatóságát mondja ki, amelynek területén az alperes lakóhelye található, mind az ugyanezen rendelet 5. cikkének 1. pontjában meghatározott, a szerződések esetén előírt különös joghatósági szabály alól. Az e 4. szakaszban foglalt rendelkezéseknek tehát szükségszerűen megszorító értelmezés tárgyát kell képezniük (lásd ebben az értelemben: 2013. március 14-i Česká spořitelna ítélet, C-419/11, EU:C:2013:165, 26. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

56 A joghatóságot az említett 4. szakasz arra az esetre állapítja meg, ha a 44/2001 rendelet 15. cikke (1) bekezdésében előírt három feltétel teljesül, úgymint először is a szerződő felek egyike fogyasztói minőségben jár el, szakmai tevékenységétől kívül esőnek tekinthető keretek között; másodszor az e fogyasztó és a szakmai tevékenységet folytató személy közötti szerződést ténylegesen megkötötték, és harmadszor, e szerződés az említett 15. cikk (1) bekezdésének a)–c) pontjában említett kategóriák

egyikébe tartozik. E feltételeknek kumulatíve kell teljesülniük, miáltal a joghatóság már az egyik hiányában sem határozható meg a fogyasztói szerződésekre vonatkozó szabályok alapján (lásd ebben az értelemben: 2015. január 28-i Kolassa ítélet, C-375/13, EU:C:2015:37, 23. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

57 A jelen ügyben a kérdést előterjesztő bíróság kérdése arra irányul, hogy a fenti pontban említett három feltétel teljesültnek tekinthető egy utas és egy légi fuvarozó közötti jogviszony tekintetében, amennyiben nem kötöttek egymással szerződést.

58 E tekintetben először is meg kell jegyezni, hogy, a 44/2001 rendelet 5. cikkének 1. pontjából eredő különös joghatósági szabályok alkalmazásához előírt feltételektől eltérően, az e rendelet II. fejezetének 4. szakaszából eredő joghatósági szabályok alkalmazásához döntő fontosságú, hogy a jogvita felei szerződéses felek is legyenek.

59 Ugyanis, amint azt a főtanácsnok kiemelte indítványának 48. pontjában, a cseh kormány pedig írásbeli észrevételeiben, az említett 4. szakasz cikkei a „fogyasztó által […] megkötött szerződés[…]”, a „fogyasztó […] féllel köt szerződés”, a „másik szerződő fél”, a „fogyasztó és a másik fél” között létrejött megállapodás fordulatokra utalnak.

60 Ezen utalások annak az értelmezésnek kedveznek, amely szerint ugyanezen 4. szakasz alkalmazásához a fogyasztó által indított keresetnek az általa szerződéses jogviszonyban álló fél ellen kell irányulnia.

61 Így a Bíróság kimondta, hogy a 44/2001 rendelet 16. cikkének (1) bekezdésében foglalt, a fogyasztókkal kötött szerződésekre vonatkozó joghatósági szabályokat e cikk megfogalmazásának megfelelően kizárólag a fogyasztó által a másik szerződő fél ellen indított eljárásra kell alkalmazni, ami szükségszerűen azt feltételezi, hogy a fogyasztó a szóban forgó eladóval vagy szolgáltatóval kötött szerződést (2018. január 25-i Schrems ítélet, C-498/16, EU:C:2018:37, 45. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

62 Másodszor, egy olyan értelmezés, amely szerint a fogyasztókkal kötött szerződésekre vonatkozó, a 44/2001 rendelet II. fejezetének 4. szakaszában megállapított joghatósági szabályok nem alkalmazhatók olyan helyzetben, amikor a fogyasztó és a kereskedő között nem jött létre szerződés, összhangban van az e rendelet (11) preambulumbekezdése szerinti, arra irányuló céllal, hogy a joghatósági szabályok nagymértékben kiszámíthatók legyenek.

63 Ugyanis, amint azt a főtanácsnok kiemelte indítványának 57. pontjában, azt a lehetőséget, hogy a kereskedő vagy szolgáltató e 16. cikk (1) bekezdése alapján perelhető a fogyasztó lakóhelye szerinti bíróság előtt, ellensúlyozza a közöttük létrejött szerződés fennállásának követelménye, amelyből az említett kiszámíthatóság ered.

64 Ezenkívül kétségtelen, hogy a Bíróság már megállapította, hogy a 44/2001 rendelet 16. cikkének (1) bekezdésében előírt „másik szerződő fél” fogalmát akként kell értelmezni, hogy az azon gazdasági szereplővel szerződéses viszonyban álló félre is vonatkozik, amelyiknél a fogyasztó a szerződést kötötte (lásd ebben az értelemben: 2013. november 14-i Maletic ítélet, C-478/12, EU:C:2013:735, 32. pont). Mindazonáltal ezen értelmezés olyan sajátos körülményeken alapul, amelyek között a fogyasztót eleve két szerződő félhez kötötte elválaszthatatlan módon szerződéses jogviszony (2015. január 28-i Kolassa ítélet, C-375/13, EU:C:2015:37, 33. pont).

65 A fenti megfontolások fényében a második kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 44/2001 rendelet 15–17. cikkét akként kell értelmezni, hogy egy utas által az üzemeltető légi fuvarozóval szemben – amellyel ezen utas nem kötött szerződést – benyújtott kártalanítás iránti kereset nem tartozik ezen, a fogyasztói szerződések tárgyában fennálló különleges joghatóságra vonatkozó cikkek hatálya alá.

A költségekről

66 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 (első tanács) a következőképpen határozott:

1) **A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú [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 rendeletet akként kell értelmezni, hogy egy háromórás vagy azt meghaladó késéssel érintett légi járat utasa e rendelet 6. és 7. cikke címén benyújthat kártalanítás iránti keresetet az üzemeltető légi fuvarozóval szemben, akkor is, ha ez az utas és ez a légi fuvarozó egymással nem kötött szerződést, és a szóban forgó járat a szervezett utazási formákról szóló, 1990. június 13-i 90/314/EGK tanácsi irányelv hatálya alá tartozó utazási csomag részét képezi.**

2) **A polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló, 2000. december 22-i 44/2001/EK tanácsi rendelet 5. cikkének 1. pontját akként kell értelmezni, hogy a 261/2004 rendelet alapján egy utas által az üzemeltető légi fuvarozóval szemben benyújtott kártalanítás iránti kereset az e rendelkezés értelmében vett „szerződéssel vagy szerződéses igénnyel kapcsolatos ügy” fogalma alá tartozik akkor is, ha e felek egyáltalán nem kötöttek szerződést egymással, és az e légi fuvarozó által üzemeltetett járat harmadik személlyel kötött, szállást is magában foglaló utazási csomagra vonatkozó szerződésben szerepelt.**

3) **A 44/2001 rendelet 15–17. cikkét akként kell értelmezni, hogy egy utas által, az üzemeltető légi fuvarozóval szemben – amellyel ezen utas nem kötött szerződést – benyújtott kártalanítás iránti kereset nem tartozik ezen, a fogyasztói szerződések tárgyában fennálló különleges joghatóságra vonatkozó cikkek hatálya alá.**

Aláírások