A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (negyedik tanács)

2008. július 10. *

A C-173/07. sz. ügyben,

az EK 234. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet az Oberlandesgericht Frankfurt am Main (Németország) a Bírósághoz 2007. április 2-án érkezett 2007. március 7-i határozatával terjesztett elő az előtte

az **Emirates Airlines – Direktion für Deutschland**

és

Diether Schenkel

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (negyedik tanács),

tagjai: K. Lenaerts tanácselnök, G. Arestis, R. Silva de Lapuerta, J. Malenovský (előadó) és T. von Danwitz bírák,

* Az eljárás nyelve: német.

főtanácsnok: E. Sharpston,
hivatalvezető: R. Grass,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– az Emirates Airlines Direktion für Deutschland képviseletében C. Leffers Rechtsanwältin,

– D. Schenkel képviseletében M. Scheffels Rechtsanwalt,

– a görög kormány képviseletében M. Apessos, O. Patsopoulou és V. Karra, meghatalmazotti minőségben,

– a francia kormány képviseletében G. de Bergues és A. Hare, meghatalmazotti minőségben,

– a lengyel kormány képviseletében E. Ośniecka-Tamecka, meghatalmazotti minőségben,

– a svéd kormány képviseletében A. Falk, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Közösségek Bizottsága képviseletében R. Vidal Puig és G. Braun, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2008. március 6-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.) 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának értelmezésére irányul.

2 E kérelmet az Emirates Airlines légitársaság – Direktion für Deutschland (a továbbiakban: Emirates) és D. Schenkel közötti, az Emirates által az utóbbi – Manilából (Fülöp-szigetek) induló légi járat törlése miatti – kártalanításának elutasítása miatt indult jogvita keretében terjesztették elő.

Jogi háttér

A nemzetközi szabályozás

3 Az Európai Közösség által kötött, a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló egyezmény (Montreali Egyezmény) a 2001. április 5-i 2001/539/EK tanácsi határozattal (HL L 194., 38. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 491. o.) került jóváhagyásra (a továbbiakban: Montreali Egyezmény).

4 Ezen egyezmény célja többek között a nemzetközi légi szállítás megrendelői érdekvédelmének, valamint az eredeti állapot helyreállítása elvén alapuló méltányos kártérítésnek a biztosítása.

5 Ezen egyezmény – annak hatályáról szóló – 1. cikkének (2) és (3) preambulumbekezdése az alábbiak szerint rendelkezik:

„(2) Az egyezmény alkalmazásában nemzetközi szállításnak minősül bármely olyan szállítás, amely esetében a felek között létrejött megállapodásnak megfelelően az indulási és a rendeltetési hely – függetlenül attól, hogy a szállítás vagy az átrakás megszakításával történik – két szerződő állam területén található, vagy egyetlen szerződő állam területén található, amennyiben létezik egy másik állam területén található előre megállapított megállóhely, még akkor is, ha az a másik állam nem tartozik a szerződő államok közé. Az egyazon szerződő állam területén található két pont között történő szállítás az egyezmény szempontjából nem minősül nemzetközi szállításnak, amennyiben nincs egy másik állam területén található előre megállapított megállóhely.

(3) A több egymást követő fuvarozó által végzett szállítás meg nem szakított szállításnak minősül az egyezmény alkalmazásában abban az esetben, ha a felek azt egy

műveletnek tekintik, függetlenül attól, hogy egy vagy több szerződés keretében kerül rá sor, és nem veszti el nemzetközi jellegét csupán azért, mert egy vagy több szerződést ugyanazon állam területén teljesítenek."

A közösségi szabályozás

6 A 261/2004 rendelet „Fogalommeghatározások" című 2. cikkében előírja:

„E rendelet alkalmazásában:

[…]

g) »helyfoglalás«: az a tény, hogy az utasnak jegye vagy más olyan igazolása van, amely jelzi, hogy a helyfoglalást a légifuvarozó 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: járat] célállomása; a rendelkezésre álló alternatív csatlakozó légi járatokat figyelmen kívül kell hagyni, ha az eredetileg tervezett érkezési időt betartják;

[…]"

7 Ugyanezen rendelet „Hatály” című 3. cikkében kimondja:

„(1) E rendeletet a következőkre kell alkalmazni:

a) egy olyan tagállam területén található repülőtérről induló utasokra, amely tagállamra a[z EK-] 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 légifuvarozója közösségi légifuvarozó.

[…]”

8 A 261/2004 rendelet „Beszállás visszautasítása” című 4. cikke szerint:

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

[…]”

9 A 261/2004 rendelet „Járat törlése” című 5. cikke előírja:

„(1) Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak:

[…]

c) joguk van az üzemeltető légifuvarozó általi kártalanításhoz a 7. cikkel összhangban […]

[…]”

10 A 261/2004 rendelet „Kártalanításhoz való jog” című 7. cikke kimondja:

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

a) 250 EUR-t minden 1500 kilométeres vagy rövidebb repülőútra [helyesen: légi járatra];

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

c) 600 EUR-t minden, az a) és b) pontba nem sorolható repülőútra [helyesen: légi járatra].

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

[…]”

11 A 261/2004 rendelet „Visszatérítéshez vagy átfoglaláshoz való jog” című 8. cikke előírja:

„(1) 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 légi járat vissza az első indulási pontra;

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

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

(2) Az (1) bekezdés a) pontját azokra az utasokra is alkalmazni kell, akiknek légi járata egy szervezett utazás részét képezi, kivéve a visszatérítés jogát, amennyiben a [szervezett utazási formákról szóló, 1990. június 13-i] 90/314/EGK [tanácsi] irányelv [HL L 158., 59. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 10. kötet, 132. o.] szerint ilyen jog keletkezik.

[…]”

12 A 261/2004 rendelet „Jelentés” című 17. cikkének értelmében:

„A Bizottság 2007. január 1-jéig jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet működéséről és eredményeiről, különösen a következők tekintetében:

– […]

– e rendelet hatályának lehetséges kiterjesztése azokra az utasokra, akik egy közösségi fuvarozóval kötnek szerződést, vagy akik olyan repülőjáratra történő helyfoglalással rendelkeznek, amely része egy »package utazásnak«, amelyre a 90/314/

EGK irányelvet kell alkalmazni, és akik harmadik országban levő repülőtérről egy tagállamban levő repülőtérre indulnak nem közösségi légifuvarozó által üzemeltetett légi járatokon,

[…]”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

13 D. Schenkel Németországban, az Emiratesnél oda-vissza repülőutat foglalt Düsseldorfból (Németország) Dubaion (Egyesült Arab Emirátusok) keresztül Manilába.

14 D. Schenkel visszaútjára vonatkozó foglalás a 2006. március 12-én Manilából induló légi járatra szólt. E járatot műszaki okok miatt törölték. D. Schenkel végül 2006. március 14-én indult Manilából és ugyanazon a napon érkezett meg Düsseldorfba.

15 D. Schenkel keresetet nyújtott be az Amtsgericht Frankfurt am Main előtt az Emirates ellen, amelyben a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontjára és 7. cikke (1) bekezdésének c) pontjára hivatkozva 600 euró összegű kártalanítást követelt.

16 Úgy érvelt, hogy alkalmazandó rá a jelen ügyben az ebben a rendelkezésben a járat törlése esetére meghatározott kártalanítás. Azt állította, hogy az oda- és visszaút egy és ugyanazon légi járat nem önálló szakaszait alkotja. Mivel ezen egyetlen légi járat kiindulópontja Düsseldorf, a hivatkozott rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontja szerinti, az Európai Közösség „tagállam[ának] területén található repülőtérről induló utas”-nak minősült.

17 Az Emirates állította, hogy az oda- és a visszautat két különálló légi járatnak kell tekinteni. Az Emirates nem rendelkezik továbbá a légifuvarozók engedélyezéséről szóló, 1992. július 23-i 2407/92/EGK tanácsi rendelet (HL L 240., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 2. kötet, 3. o.) alapján valamely tagállam által kiadott működési engedéllyel.

18 Arra hivatkozva, hogy nem minősül a 261/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti „közösségi fuvarozó"-nak az Emirates úgy érvelt, hogy nem köteles kártalanítást nyújtani D. Schenkelnek a járat törlése miatt.

19 Az Amtsgericht Frankfurt am Main helyt adott D. Schenkel kérelmeinek. Az Emirates fellebbezést nyújtott be az Oberlandesgericht Frankfurt am Mainhoz.

20 Bár az Oberlandesgericht Frankfurt am Main hajlik arra az álláspontra, mely szerint az oda- és a visszaút a 261/2004 rendelet alkalmazásában nem tekintendő egy és ugyanazon légi járatnak, kételyei merültek fel a légi járat fogalma ezen értelmezésének megalapozottsága tekintetében.

21 E körülmények között az Oberlandesgericht Frankfurt am Main az eljárást felfüggesztette, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjesztette a Bíróság elé:

„Úgy kell-e értelmezni a […] 261/2004 […] rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontját, hogy a »légi járat« fogalma az indulási ponttól a célállomásig terjedő, repülővel való oda- és visszautazást foglalja magában, legalábbis akkor, ha az odautat és a visszautat egyidőben foglalják le?"

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről

22 A kérdést előterjesztő bíróság lényegében azt kérdezi, hogy a 261/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontját úgy kell-e értelmezni, hogy alkalmazandó az olyan oda- és visszautazásra, amely során a Szerződés rendelkezéseinek hatálya alá tartozó valamely tagállam területén található repülőtérről eredetileg induló utasok valamely harmadik országban található repülőtérről induló légi járaton visszatérnek e repülőtérre. A kérdést előterjesztő bíróság arra is választ vár, hogy befolyásolja-e e rendelkezés értelmezését az a körülmény, hogy az odaút és a visszaút egyetlen foglalás tárgyát képezi.

23 Kérdése feltevésekor a kérdést előterjesztő bíróság a 261/2004 rendeletben alkalmazott „légi járat" és „utazás" fogalmára hivatkozik, és azt vizsgálja, hogy a légi járat fogalma repülővel történő oda- és a visszautat foglal-e magában.

24 A légi járat fogalma annak ellenére meghatározónak tűnik a feltett kérdés megválaszolásához, hogy bár a 261/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának német változatában szerepel e kifejzés, ugyanezen rendelkezés egyéb nyelvi változatának jelentős többsége nem utal rá, illetve a „légi járat" kifejezéstől eltérő szót használ.

25 Ugyanis, amint arra a főtanácsnok az indítványa 8. pontjában felhívta a figyelmet, a valamely tagállam vagy harmadik ország területén található repülőtérről induló utasok szükségképpen ilyen repülőtérről induló légi járatra szállnak fel. Így a különböző nyelvi változatok közti ezen eltérés nem befolyásolja a hivatkozott rendelet hatályát meghatározó vitatott rendelkezés valós értelmét.

26 Következésképpen elsőként a légi járat fogalmát kell értelmezni.

27 E tekintetben meg kell állapítani, hogy e fogalom nem szerepel a 261/2004 rendelet „Fogalommeghatározások” című 2. cikkében. Nem található meghatározása e rendelet egyéb cikkeiben sem.

28 E körülmények között a légi járat fogalmát a 261/2004 rendelet rendelkezéseinek összességére és azok céljaira tekintettel kell értelmezni.

29 Mindazonáltal ezen elemzést megelőzően meg kell állapítani, hogy a 261/2004 rendeletnek a kérdést előterjesztő bíróság által hivatkozott 3. cikke (1) bekezdésének a) pontját ugyenezen 3. cikk (1) bekezdésének b) pontjával összefüggésben kell értelmezni.

30 Ezen (1) bekezdés egészéből kitűnik, hogy a hivatkozott rendelet olyan helyzetekre alkalmazandó, amelyek során az utasok vagy valamely tagállam területén található repülőtérről induló [a) pont], vagy harmadik országban található repülőtérről induló és valamely tagállam területén található repülőtérre tartó légi járattal utaznak, amennyiben az érintett légi járat üzemeltető légifuvarozója közösségi légifuvarozó [b) pont].

31 Ebből következik, hogy az az eset, amikor az utasok valamely harmadik országban található repülőtérről indulnak, nem tekinthető a 261/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontja alá tartozó esetnek, és így kizárólag az ugyenezen 3. cikk (1) bekezdésének b) pontjában foglalt feltétel – amely előírja, hogy a légi járat üzemeltető légifuvarozója közösségi légifuvarozó – teljesülésekor tartozik e rendelet hatálya alá.

32 Ezt követően a hivatkozott rendelet vonatkozó rendelkezéseinek értelmezését illetően először is meg kell állapítani, hogy a 261/2004 rendelet 8. cikkének (2) bekezdése olyan légi járatra hivatkozik, amely szervezett utazás részét képezi, amelyből következik, hogy a légi járat és az utazás elkülönülő fogalmak, és az utóbbi több légi

járatból is állhat. E tekintetben e cikk (1) bekezdése kifejezetten hivatkozik a „légi járat vissza” fogalmára, amely jelzi, hogy ugyanazon utazás során odautat is teljesítettek.

33 Ezen állítást megerősíti a 261/2004 rendelet 2. cikkének h) pontja, amely a „végső célállomás” fogalmát az utasfelvételi pultnál bemutatott repülőjegyen feltüntetett célállomásként, illetve közvetlenül csatlakozó járatok esetén az utolsó légi járat célállomásaként határozza meg.

34 Továbbá a 261/2004 rendelet 8. cikkének (1) bekezdése különbséget tesz az utasok első indulási pontja és a végső célállomás között, és így két eltérő helyre utal. Márpedig ha a hivatkozott rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontja szerinti „légi járatot” oda-vissza utazásnak tekintjük, annak végső célállomása megegyezik az első indulási ponttal. E körülmények között e rendelkezés értelmét vesztené.

35 Végül ha a 261/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontja szerinti „légi járatot” oda-vissza utazásnak tekintenénk, ez valójában csökkentené az utasoknak az e rendelet szerint nyújtandó védelmet, ami ellentétes lenne a rendeletnek az utasok magas szintű védelme biztosítására irányuló céljával (lásd ebben az értelemben a C-344/04. sz., IATA és ELFAA ügyben 2006. január 10-én hozott ítélet [EBHT 2006., I-403. o.] 69. pontját).

36 Emellett egyrészt a 261/2004 rendelet 4. cikkének (1) bekezdése, 5. cikkének (1) bekezdése és 8. cikkének (1) bekezdése előírja egy légi járat során esetleg felmerülő különböző károk miatti kártalanítást, nem veszi azonban figyelembe azt a lehetőséget, hogy ugyanazon légi járat során többször is felmerülhet e károk egyike. E körülmények között a valamely tagállamban található repülőtérről eredetileg induló és az oda-, valamint a visszaúton is ugyanazon kárt elszenvedő utasok kizárólag egyszer tarthatnának igényt e védelemre.

37 Másrészt, ha a 261/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontját úgy értelmeznénk, hogy valamely légi járat oda-vissza utazást foglal magában, megint csak megfosztanánk az utasokat jogaiktól abban az esetben, ha a valamely tagállamban található repülőtérről induló légi járatot nem közösségi fuvarozó üzemelteti.

38 E tekintetben, valamely harmadik országban található repülőtérről eredetileg induló ilyen légi járat utasai nem részesülhetnének a 261/2004 rendelet által biztosított védelemben. Ellenben az utazásukat ugyanezen a légi járaton megkezdő utasok a maguk részéről részesülhetnének e védelemben, amennyiben valamely tagállamban található repülőtérről induló utasnak lennének tekintendők. Tehát ugyanazon járat utasai, akiket főszabály szerint e légi járathoz kapcsolódó káros következményekre tekintettel megegyező védelem illet, eltérő bánásmódban részesülnének.

39 Márpedig az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az egyenlő bánásmód elve, illetőleg a hátrányos megkülönböztetés tilalma megköveteli, hogy az összehasonlítható helyzeteket ne kezeljék eltérő módon, és hogy a különböző helyzeteket ne kezeljék egyenlő módon, hacsak ez a bánásmód objektíve nem igazolt (lásd a fent hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 95. pontját; a C-300/04. sz., Eman és Sevinger ügyben 2006. szeptember 12-én hozott ítélet [EBHT 2006., I-8055. o.] 57. pontját, valamint a C-227/04. P. sz., Lindorfer kontra Tanács ügyben 2007. szeptember 11-én hozott ítélet [EBHT 2007., I-6767. o.] 63. pontját).

40 Ezen megfontolások egészére tekintettel a 261/2004 rendelet szerinti „légi járat” fogalmát úgy kell értelmezni, hogy lényegében légiközlekedési műveletről van szó, amely így bizonyos értelemben ezen – valamely légifuvarozó által meghatározott útvonalon végrehajtott – fuvarozás „egysége”.

41 Ezzel ellentétben az „utazás” fogalma az utas személyéhez kapcsolódik, aki megválasztja célállomását, ahova a légifuvarozó által biztosított járatokon utazik. Valamely utazást, amely általában „odaútból” és „visszaútból” áll, mindenekelőtt az utazás személyes és egyéni célja határoz meg. Mivel az utazás fogalma nem szerepel a 261/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának szövegében, főszabály szerint nem befolyásolja annak értelmezését.

42 E körülmények között meg kell vizsgálni, hogy a tárgykörre vonatkozó egyéb jogszabályok befolyásolják-e a légi járat fogalmának értelmezését. Ezen a címen meg kell vizsgálni – amint azt a kérdést előterjesztő bíróság megállapítja –, hogy jelentőséggel bír-e a Montreali Egyezmény. Ez utóbbi meghatározza a légifuvarozóknak az utasokra – akikkel szállítási szerződést kötöttek – tekintettel való kötelezettségeit, és többek között meghatározza, hogy az utasok milyen feltételekkel kérhetnek kártérítés formájában egyéni kártalanítást a késés miatt felmerült kárért.

43 Nem vitatott, hogy a Montreali Egyezmény a közösségi jogrend szerves részét képezi (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 35. és 36. pontját). Továbbá az EK 300. cikk (7) bekezdéséből következik, hogy a Közösség intézményeire kötelezőek a Közösség által kötött megállapodások, és hogy következésképpen e megállapodásokat elsőbbség illeti meg a másodlagos közösségi jogi aktusokkal szemben (lásd ebben az értelemben a C-61/94. sz., Bizottság kontra Németország ügyben 1996. szeptember 10-én hozott ítélet [EBHT 1996., I-3989. o.] 52. pontját).

44 Mindazonáltal a Montreali Egyezmény semmilyen módon nem határozza meg a fent hivatkozott kötelezettségek terjedelmét a légi járat fogalmára való bármely hivatkozás révén, amely egyébként nem szerepel a szóban forgó egyezmény szövegében.

45 Emellett, amint azt a kérdést előterjesztő bíróság jogosan megállapítja, az egymást követő szállítás a Montreali Egyezmény szerint „meg nem szakított szállításnak" minősül többek között, ha egy szerződés keretében kerül rá sor. Márpedig ha e meg nem szakított szállítás az utas által választott több egymást követő útra utal, az inkább a jelen ítélet 41. pontjában meghatározott utazás fogalmához áll közelebb.

46 Így úgy tűnik, hogy a 261/2004 rendelet szerinti „légi járat" fogalmának értelmezése tekintetében nem meghatározó a Montreali Egyezmény.

47 A jelen ítélet 32–41. pontjából következik, hogy valamely oda-vissza utazás nem tekinthető egy és ugyanazon légi járatnak. Következésképpen a 261/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontja nem alkalmazható az olyan oda- és visszautazásra, mint amilyen a jelen alapügyben szerepel, amely során a valamely tagállam területén található repülőtérről eredetileg induló utasok valamely harmadik országban található repülőtérről induló légi járaton visszatérnek e repülőtérre.

48 Ezen értelmezést támasztja alá a 261/2004 rendelet 17. cikkének második franciabekezdése is, amelyet a rendelet huszonharmadik preambulumbekezdése magyaráz, amely szerint a közösségi jogalkotó felveti a szóban forgó rendelet hatálya lehetséges kiterjesztésének lehetőségét azokra az utasokra, akik harmadik országban levő repülőtérről egy tagállamban levő repülőtérre indulnak nem közösségi légifuvarozó által üzemeltetett légi járatokon.

49 Ha feltételeznénk, hogy a 261/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontja az olyan oda- és visszautazásra is vonatkozik, amely során a valamely tagállam területén található repülőtérről eredetileg induló utasok valamely harmadik országban található repülőtérről induló légi járatra szállnak, a hivatkozott rendelet 17. cikkének második franciabekezdésében érintett utasok már most a rendelet hatálya alá tartoznának. Így e rendelkezés elvesztené értelmét.

50 Azon körülményre vonatkozó kérdés, hogy az odaút és a visszaút egyetlen foglalás tárgyát képezi, nem befolyásolja a jelen ítélet 47. pontjában szereplő következtetést.

51 Ugyanis a „helyfoglalás”-nak a 261/2004 rendelet 2. cikke g) pontjában szereplő meghatározása nem tartalmaz a 261/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontja hatályának pontosítását lehetővé tévő elemet. Nem befolyásolja a két légi járat egymástól való függetlenségét az a tény, hogy az utasok egyetlen foglalást tesznek.

52 Következésképpen a foglalás módja nem tekinthető a 261/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontja hatálya meghatározásának releváns szempontjának.

53 A fenti megfontolásokra tekintettel az előterjesztett kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontját úgy kell értelmezni, hogy nem alkalmazandó az olyan oda- és visszautazásra, amely során a Szerződés rendelkezéseinek hatálya alá tartozó valamely tagállam területén található repülőtérről eredetileg induló utasok valamely harmadik országban található repülőtérről induló légi járaton visszatérnek e repülőtérre. E rendelkezés értelmezését nem befolyásolja az a körülmény, hogy az odaút és a visszaút egyetlen foglalás tárgyát képezi.

A költségekről

54 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 (negyedik tanács) a következőképpen határozott:

A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontját úgy kell értelmezni, hogy nem alkalmazandó az olyan oda- és visszautazásra, amely során az EK-Szerződés rendelkezéseinek hatálya alá tartozó valamely tagállam területén található repülőtérről eredetileg induló

utasok valamely harmadik országban található repülőtérről induló légi járaton visszatérnek e repülőtérre. E rendelkezés értelmezését nem befolyásolja az a körülmény, hogy az odaút és a visszaút egyetlen foglalás tárgyát képezi.

Aláírások