A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (negyedik tanács)

2019. június 26.*

„Előzetes döntéshozatal – Légi közlekedés – 261/2004/EK rendelet – Az 5. cikk (3) bekezdése – A visszautasított beszállás és a légi járat törlése vagy jelentős késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás – Terjedelem – A kártalanítási kötelezettség alóli mentesülés – A »rendkívüli körülmények« fogalma – Repülőtéri kifutópályán üzemanyag jelenléte”

A C-159/18. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a juge de paix du troisième canton de Charleroi (charleroi-i harmadik körzeti békebíróság, Belgium) a Bírósághoz 2018. február 27-én érkezett, 2018. január 31-i határozatával terjesztett elő az

André Moens

és

a **Ryanair Ltd**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (negyedik tanács),

tagjai: M. Vilaras tanácselnök, K. Jürimäe, D. Šváby (előadó), S. Rodin és N. Piçarra bírák,

főtanácsnok: E. Tanchev,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– A. Moens képviseletében N. Leys advocaat,

– a Ryanair Ltd képviseletében C. Price avocat,

– a német kormány képviseletében kezdetben T. Henze, M. Hellmann és A. Berg, később M. Hellmann és A. Berg, meghatalmazotti minőségben,

– a lengyel kormány képviseletében B. Majczyna, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Bizottság képviseletében J. Hottiaux és N. Yerrell, meghatalmazotti minőségben,

* Az eljárás nyelve: francia.

a főtanácsnok indítványának a 2018. december 19-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 [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.) 5. cikke (3) bekezdésének az értelmezésére irányul.

2 E kérelmet az André Moens és a Ryanair Ltd légi fuvarozó között ezen utas kártalanításának – akinek a légi járata jelentősen késett – e légi fuvarozó általi megtagadása tárgyában folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő.

Jogi háttér

Az uniós jog

3 A 261/2004 rendelet (14) és (15) preambulumbekezdése a következőképpen szól:

„(14) A [nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló egyezménynek (Montreali Egyezmény; HL 2001. L 194., 39. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 491. o.)] megfelelően az üzemeltető légi fuvarozókra háruló kötelezettségeket korlátozni kellene, vagy ki kellene zárni azokban az esetekben, amikor egy eseményt olyan »rendkívüli körülmények« okoztak, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni. Ilyen körülmények különösen a politikai instabilitás, az érintett légi járat működésével össze nem egyeztethető meteorológiai feltételek, biztonsági kockázatok, váratlan repülésbiztonsági hiányosságok és olyan sztrájkok esetén fordulhatnak elő, amelyek egy üzemeltető légi fuvarozó működését befolyásolják.

(15) Különleges körülmények fennállásának kellene tekinteni, ha egy légiforgalmi irányítási döntés hatása egy bizonyos légi járművel kapcsolatban egy bizonyos napon hosszú késedelmet, egyéjszakás késedelmet, illetve a légi jármű egy vagy több járatának törlését okozza, annak ellenére, hogy az érintett légi fuvarozó minden észszerű intézkedést megtett a késedelmek vagy járatok törlésének elkerülésére.”

4 E rendelet 5. cikke a „Járat törlése” cím alatt a következőképpen rendelkezik:

„(1) Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak

[…]

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

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

[…]”

5 Az említett rendeletnek a „Kártalanításhoz való jog” című 7. cikke az (1) bekezdésében a következőket írja elő:

E cikkre való hivatkozáskor az utasok az alábbi összegű kártalanítást kapják

a) 250 EUR-t minden 1500 kilométeres vagy rövidebb repülőútra;

[…]”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

6 A. Moens a Ryanairnél jegyet foglalt a Trevisóból (Olaszország) Charleroi-ba (Belgium) tartó légi járatra.

7 E járat 2015. december 21-én négy óra huszonhárom perc késéssel érkezett meg, e késés oka üzemanyagnak a trevisói repülőtér egyik kifutópályán való jelenléte volt, ami e kifutópálya több mint két óráig tartó lezárását és a szóban forgó légi járatot biztosító repülőgép késedelmes felszállását okozta.

8 E három órát meghaladó késés miatt A. Moens a 261/2004 rendelet 7. cikke (1) bekezdésének a) pontjával összefüggésben értelmezett 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerint 250 euró összegű kártalanítás kifizetését kérte a Ryanairtől.

9 Miután a Ryanair azzal az indokkal elutasította e kérelmet, hogy az érintett járat jelentős késése a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülménynek” tudható be, A. Moens a juge de paix du troisième canton de Charleroi-hoz (charleroi-i harmadik körzeti békebíróság, Belgium) fordult a kért kártalanítás megítélése érdekében.

10 E bíróságban az a kérdés merül fel, hogy e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülménynek” minősíthető-e a trevisói repülőtér egyik kifutópályán található, e késedelem okaként betudható üzemanyag jelenléte.

11 E körülmények között a juge de paix du troisième canton de Charleroi (charleroi-i harmadik körzeti békebíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) […] A jelen jogvitában szóban forgó körülmény – azaz az üzemanyagnak egy felszállópályára történő kiömlése, amely e pálya lezárását eredményezte – a 2008. december 22-i Wallentin-Hermann ítélet (C-549/07, EU:C:2008:771) 22. pontja értelmében vett »esemény« fogalmába vagy az említett rendelet (14) preambulumbekezdése értelmében vett, a 2013. január 31-i McDonagh ítéletben (C-12/11, EU:C:2013:43) értelmezett »rendkívüli körülmény« fogalmába tartozik-e, vagy pedig ez a két fogalom átfedi-e egymást[?]

„2) […] A [261/2004 rendelet] 5. cikkének (3) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy a jelen jogvitában felmerülőhöz hasonló eseményt – azaz az üzemanyagnak egy felszállópályára történő kiömlését, amely e felszállópálya lezárását eredményezte – a légi fuvarozó rendes tevékenységébe tartozó eseménynek kell tekinteni, és az ennek következtében az ezen repülőgéppel lebonyolított légi járat jelentős késése esetén nem minősülhet – a légi fuvarozót az utasok kártalanítására irányuló kötelezettsége alól mentesítő – »rendkívüli körülménynek«[?]

3) Amennyiben a jelen jogvitában felmerülőhöz hasonló eseményt – azaz az üzemanyagnak egy felszállópályára történő kiömlését, amely e pálya lezárását eredményezte – »rendkívüli körülménynek« kell tekinteni, abból az következik-e, hogy az a légi fuvarozó számára olyan »rendkívüli körülményt« jelent, amelyet minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni?"

A kérdésekről

Az első és a második kérdésről

12 Előzetesen meg kell jegyezni, hogy a kérdést előterjesztő bíróság tájékoztatásából nem derül ki, hogy a felszállópályára kiömlött üzemanyag, amely az alapügyben szereplő légi járat jelentős késését okozta, az e járatot üzemeltető fuvarozó, vagyis a Ryanair légi járművéből származott volna.

13 E körülmények között az első és a második kérdést – amelyeket együttesen kell vizsgálni – úgy kell érteni, hogy a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 261/2004 rendelet (14) és (15) preambulumbekezdésével összefüggésben értelmezett 5. cikkének (3) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmények" fogalmába tartozik az üzemanyag repülőtéri kifutópályán való jelenléte, amely a kifutópálya lezárását és következésképpen az e repülőtérről induló vagy ide érkező légi járat jelentős késését okozza, amennyiben a szóban forgó üzemanyag nem az e járatot üzemeltető fuvarozó légi járművéből származik.

14 Az uniós jogalkotónak az volt a szándéka, hogy a járat törlése vagy jelentős – azaz legalább háromórás – késése esetére meghatározza a légi fuvarozóknak a 261/2004 rendelet 5. cikkének (1) bekezdésében előírt kötelezettségeit (2017. május 4-i Pešková és Peška ítélet, C-315/15, EU:C:2017:342, 19. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

15 E rendelet (14) és (15) preambulumbekezdésének, valamint az 5. cikke (3) bekezdésének megfelelően a légi fuvarozó – az 5. cikk (1) bekezdésének rendelkezéseitől eltérve – így mentesül az utasoknak a 261/2004 rendelet 7. cikke szerint nyújtandó kártalanítás kötelezettsége alól, ha bizonyítani tudja, hogy a légi járat törlését vagy az érkezéskor legalább háromórás késését olyan „rendkívüli körülmények" okozták, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni, vagy azt, hogy ilyen körülmény bekövetkezésekor a helyzetnek megfelelő, valamennyi személyi vagy tárgyi erőforrást és a rendelkezésére álló pénzügyi eszközöket igénybe vevő intézkedést meghozott annak elkerülése érdekében, hogy e körülmény ne vezessen az érintett légi járat törléséhez vagy annak jelentős késéséhez (2019. április 4-i Germanwings ítélet, C-501/17, EU:C:2019:288, 19. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

16 Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülményeknek" minősíthetők az olyan események, amelyek jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és annak tényleges befolyásán kívül esnek, és e két feltétel konjunktív (2019. április 4-i Germanwings ítélet, C-501/17, EU:C:2019:288, 20. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

17 E tekintetben meg kell jegyezni, hogy az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülménynek" való minősítésre kizárólag az érintett légi járat törlése vagy jelentős késése okának minősülő körülmény alapján kerülhet sor, és nem szükséges – amint azt a kérdést előterjesztő bíróság előzetesen feltételezi – annak értékelése, hogy az említett körülmény a 2008. december 22-i Wallentin-Hermann ítélet (C-549/07, EU:C:2008:771) 22. pontja szerinti „eseménynek" minősül-e.

18 Ami azon kérdést illeti, hogy az üzemanyag repülőtéri kifutópályán való jelenléte, amely a kifutópálya lezárását, és következésképpen az e repülőtérről induló vagy ide érkező légi járat jelentős késését okozza, az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmények” fogalma alá tartozik-e, amennyiben a szóban forgó üzemanyag nem az e járatot üzemeltető fuvarozó légi járművéből származik, meg kell állapítani, hogy a meghatározás szerint az ilyen körülmény nem tekinthető az e járatot üzemeltető légi jármű működéséhez szorosan kapcsolódónak (lásd analógia útján: 2019. április 4-i Germanwings ítélet, C-501/17, EU:C:2019:288, 24. pont).

19 Következésképpen az ilyen körülmény a jellegénél vagy az eredeténél fogva nem tekinthető az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozónak (lásd analógia útján: 2019. április 4-i Germanwings ítélet, C-501/17, EU:C:2019:288, 26. pont).

20 E körülmény továbbá kívül esik az érintett légi fuvarozó tényleges befolyásán, mivel a kifutópályák karbantartása nem tartozik a hatáskörébe (lásd ebben az értelemben: 2019. április 4-i Germanwings ítélet, C-501/17, EU:C:2019:288, 26. pont), és az illetékes repülőtéri hatóságok által hozott azon döntés, hogy lezárják a repülőtér kifutópályáit, kötelező a légi fuvarozókra nézve.

21 Következésképpen az üzemanyag repülőtéri kifutópályán való jelenlétét, amely a kifutópálya lezárását, és következésképpen a légi járat jelentős késését okozza, a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülményeknek” kell minősíteni.

22 A fenti megfontolásokra figyelemmel az első és a második kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet (14) és (15) preambulumbekezdésével összefüggésben értelmezett 5. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmények” fogalmába tartozik az üzemanyag repülőtéri kifutópályán való jelenléte, amely a kifutópálya lezárását és következésképpen az e repülőtérről induló vagy ide érkező légi járat jelentős késését okozza, amennyiben a szóban forgó üzemanyag nem az e járatot üzemeltető fuvarozó légi járművéből származik.

A harmadik kérdésről

23 A kérdést előterjesztő bíróság harmadik kérdése lényegében arra irányul, hogy a 261/2004 rendelet (14) és (15) preambulumbekezdésével összefüggésben értelmezett 5. cikkének (3) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy az üzemanyag repülőtéri kifutópályán való és annak lezárását okozó jelenlétét, amelynek „rendkívüli körülmény” jellege megállapítást nyert, olyan körülménynek kell tekinteni, amelyet minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni e rendelkezés értelmében.

24 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy – amint az a jelen ítélet 15. pontjából következik – a légi fuvarozó mentesül a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja és 7. cikke szerint az utasoknak járó kártalanítás kötelezettsége alól, ha bizonyítani tudja, hogy a légi járat törlését vagy az érkezéskor legalább háromórás késését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.

25 Tehát nem minden rendkívüli körülmény mentesítő jellegű, az arra hivatkozni kívánó személynek kell bizonyítani azt, hogy azokat semmiképpen sem lehetett volna elkerülni a helyzetnek megfelelő intézkedésekkel, azaz olyan intézkedésekkel, amelyek e rendkívüli körülmények bekövetkezésének időpontjában megfelelnek különösen az érintett légi fuvarozó által műszakilag és gazdaságilag elviselhető feltételeknek (2017. május 4-i Pešková és Peška ítélet, C-315/15, EU:C:2017:342, 28. pont).

26 E személynek kell tehát bizonyítania azt, hogy még a valamennyi személyi vagy tárgyi erőforrás és a rendelkezésére álló pénzügyi eszközök igénybevételével sem nem tudta volna nyilvánvalóan elkerülni – kivéve, ha az adott időpontban a vállalkozásának kapacitásait tekintve elviselhetetlen áldozatokat

hoz –, hogy a rendkívüli körülmények, amelyekkel szembesült, ne vezessenek a légi járat törléséhez vagy annak az érkezéskor legalább háromórás késéséhez (2017. május 4-i Pešková és Peška ítélet, C-315/15, EU:C:2017:342, 29. pont).

27 A Bíróság tehát az „észszerű intézkedés” fogalmának rugalmas és esettől függő értelmezését fogadta el, és a nemzeti bíróságra hagyta annak értékelését, hogy az adott ügy körülményei között úgy lehet-e tekinteni, hogy a légi fuvarozó megtette a helyzetnek megfelelő intézkedéseket (2017. május 4-i Pešková és Peška ítélet, C-315/15, EU:C:2017:342, 30. pont), rámutatva ugyanakkor arra, hogy kizárólag azok az intézkedések vehetők figyelembe, amelyek ténylegesen a légi fuvarozóra hárulhatnak az olyan harmadik személyek hatáskörébe tartozó intézkedések kizárásával, amelyek többek között a repülőtér-üzemeltetők vagy a hatáskörrel rendelkező légi forgalmi irányítók (2017. május 4-i Pešková és Peška ítélet, C-315/15, EU:C:2017:342, 43. pont).

28 A jelen ügyben, amint azt a főtanácsnok indítványának 35. és 36. pontjában lényegében kifejti, a légi fuvarozó, amikor a repülőtéri hatóságoknak a repülőtér kifutópályáinak lezárását elrendelő döntésével szembesül, köteles annak eleget tenni, és megvárni e hatóságoknak a kifutópálya újbóli megnyitására vonatkozó döntését vagy bármely alternatív intézkedést. Ezért az alapügyben szereplőhöz hasonló légi fuvarozó nem rendelkezik annak lehetőségével, hogy a szóban forgó rendkívüli körülmény elkerülése érdekében esetleges észszerű intézkedéseket tegyen.

29 A fenti megfontolások fényében a harmadik kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet (14) és (15) preambulumbekezdésével összefüggésben értelmezett 5. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az üzemanyag repülőtéri kifutópályán való és annak lezárását okozó jelenlétét, amelynek „rendkívüli körülmény” jellege megállapítást nyert, olyan körülménynek kell tekinteni, amelyet minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni e rendelkezés értelmében.

A költségekről

30 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:

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 (14) és (15) preambulumbekezdésével összefüggésben értelmezett 5. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmények” fogalmába tartozik az üzemanyag repülőtéri kifutópályán való jelenléte, amely a kifutópálya lezárását és következésképpen az e repülőtérről induló vagy ide érkező légi járat jelentős késését okozza, amennyiben a szóban forgó üzemanyag nem az e járatot üzemeltető fuvarozó légi járművéből származik.

2) A 261/2004 rendelet (14) és (15) preambulumbekezdésével összefüggésben értelmezett 5. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az üzemanyag repülőtéri kifutópályán való és a kifutópálya lezárását okozó jelenlétét, amelynek „rendkívüli körülmény” jellege megállapítást nyert, olyan körülménynek kell tekinteni, amelyet minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni e rendelkezés értelmében.

Aláírások