



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (harmadik tanács)

2018. április 17.*

„Előzetes döntéshozatal – Közlekedés – A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy jelentős késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályai – 261/2004/EK rendelet – Az 5. cikk (3) bekezdése – A 7. cikk (1) bekezdése – Kártalanításhoz való jog – Mentesség – A »rendkívüli körülmények« fogalma – »Vad sztrájk«”

A C-195/17., C-197/17–C-203/17., C-226/17., C-228/17., C-254/17., C-274/17., C-275/17., C-278/17–C-286/17. és C-290/17–C-292/17. sz. egyesített ügyekben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelmek tárgyában, amelyeket egyrészt az Amtsgericht Hannover (hannoveri helyi bíróság, Németország) a Bírósághoz 2017. április 13-án (C-195/17. és C-197/17–C-203/17. sz. ügyek) és 2017. április 28-án (C-226/17. és C-228/17. sz. ügyek), valamint 2017. május 15-én (C-254/17. sz. ügy), 2017. május 18-án (C-274/17., C-275/17. és C-278/17–C-286/17. sz. ügyek) és 2017. május 22-én (C-290/17. és C-291/17. sz. ügyek) érkezett, 2017. április 6-i (C-195/17. és C-197/17–C-203/17. sz. ügyek) és 2017. április 19-i (C-226/17. és C-228/17. sz. ügyek), valamint 2017. május 11-i (C-254/17., C-275/17., C-278/17. és C-281/17. sz. ügyek), 2017. május 12-i (C-274/17., C-279/17., C-280/17. és C-282/17–C-286/17. sz. ügyek), 2017. május 16-i (C-291/17. sz. ügy) és 2017. május 17-i (C-290/17. sz. ügy) határozataival, másrészt az Amtsgericht Düsseldorf (düsseldorfi helyi bíróság, Németország) a Bírósághoz 2017. május 22-én (C-292/17. sz. ügy) érkezett, 2017. május 16-i határozatával terjesztett elő a

Helga Krüsemann és társai (C-195/17),

Thomas Neufeldt és társai (C-197/17),

Ivan Wallmann (C-198/17),

Rita Hoffmeyer (C-199/17),

Rudolf Meyer (C-199/17),

Susanne de Winder (C-200/17),

Holger Schlosser (C-201/17),

Nicole Schlosser (C-201/17),

Peter Rebbe és társai (C-202/17),

Eberhard Schmeer (C-203/17),

* Az eljárás nyelve: német.

Brigitte Wittmann (C-226/17),
Reinhard Wittmann (C-228/17),
Regina Lorenz (C-254/17),
Prisca Sprecher (C-254/17),
Margarethe Yüce és társai (C-274/17),
Friedemann Schoen (C-275/17),
Brigitta Schoen (C-275/17),
Susanne Meyer és társai (C-278/17),
Thomas Kiehl (C-279/17),
Ralph Eßer (C-280/17),
Thomas Schmidt (C-281/17),
Werner Ansorge (C-282/17),
Herbert Blesgen (C-283/17),
Simone Künnecke és társai (C-284/17),
Marta Gentile (C-285/17),
Marcel Gentile (C-285/17),
Gabriele Ossenbeck (C-286/17),
Angelina Fell és társai (C-290/17),
Helga Jordan-Grompe és társai (C-291/17),
az **EUflight.de GmbH** (C-292/17)
és
a **TUIfly GmbH**
között folyamatban lévő eljárásokban,

A BÍRÓSÁG (harmadik tanács),

tagjai: L. Bay Larsen tanácselnök, J. Malenovský, M. Safjan, D. Šváby (előadó) és M. Vilaras bírák,
főtanácsnok: E. Tanchev,
hivatalvezető: R. Schiano tanácsos,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- T. Neufeldt és társai, valamint E. Schmeer képviselőiben P. Degott Rechtsanwalt,
- I. Wallmann képviselőiben M. Kleinmann Rechtsanwalt,
- H. Schlosser, N. Schlosser, R. Lorenz, P. Sprecher, F. Schoen, B. Schoen, valamint az EUflight.de GmbH képviselőiben H. Deussen és M. Diekmann Rechtsanwälte,
- B. Wittmann képviselőiben R. Weist Rechtsanwalt,
- R. Wittmann képviselőiben M. Michel Rechtsanwalt,
- R. Eßer személyesen,
- W. Ansorge és H. Blesgen képviselőiben J. Lucar-Jung Rechtsanwältin,
- S. Künnecke és társai képviselőiben C. Steding Rechtsanwalt,
- a TUIfly GmbH képviselőiben P. Kauffmann és K. Witt Rechtsanwälte,
- a német kormány képviselőiben T. Henze, M. Hellmann és M. Kall, meghatalmazotti minőségben,
- a francia kormány képviselőiben E. de Moustier és I. Cohen, meghatalmazotti minőségben,
- a lengyel kormány képviselőiben B. Majczyna, meghatalmazotti minőségben,
- az Európai Bizottság képviselőiben K.-Ph. Wojcik, K. Simonsson és N. Yerrell, meghatalmazotti minőségben,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2018. január 25-i tárgyalásra,

a főtanácsnok indítványának a 2018. április 12-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.) 5. cikke (3) bekezdésének értelmezésére irányulnak.
- 2 E kérelmeket utasok és a légi fuvarozó TUIfly GmbH között folyamatban lévő jogviták keretében terjesztették elő, amelyek tárgya, hogy ez utóbbi megtagadta ezen utasok kártalanítását, akiknek légi járatai jelentősen késnek, vagy akiknek légi járatait törölték.

Jogi háttér

Az uniós jog

- 3 A 261/2004 rendelet (1), (4), (14) és (15) preambulumbekzdése a következőket mondja ki:

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

[...]

(4) A Közösségnek ezért emelnie kellene [a menetrendszerű légi közlekedésben visszautasított beszállás kártalanítási rendszerének közös szabályainak megállapításáról szóló, 1991. február 4-i 295/91/EGK tanácsi rendelet (HL 1991. L 36., 5. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 306. o.)] az említett rendelet által meghatározott védelem szintjét az utasok jogainak erősítése érdekében, továbbá, hogy biztosítsa a légi fuvarozók harmonizált feltételek melletti tevékenységét egy liberalizált piacon.

[...]

(14) [A nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, Montrealban 1999. május 28-án kötött és az Európai Közösség nevében a 2001. április 5-i 2001/539/EK tanácsi határozattal (HL 2001. L 194., 38. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 491. o.) jóváhagyott egyezménynek] 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 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 [helyesen: »rendkívüli körülmények«] fennállásának kellene tekinteni, ha egy légi forgalmi irányítási döntés hatása egy bizonyos légi járművel kapcsolatban egy bizonyos napon hosszú késedelmet [helyesen: jelentős 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, kivéve, ha
- a menetrend szerinti indulási időpont előtt legalább két héttel tájékoztatták őket a járat törléséről, vagy
 - 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 két órával a menetrend szerinti indulás időpontja előtt induljanak, és végső célállomásukat a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest legfeljebb négy órás késéssel érik 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 kétórás késéssel ériék el.

[...]

(3) Az üzemeltető légi fuvarozó nem köteles kártérítést [helyesen: 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 (1) bekezdésében a következőket írja elő:

„E cikkekre 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].

[...]”

Az alapeljárások és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

- 6 Az alapeljárások felperesei mindannyian helyfoglalásokat végeztek a TUIfly-nál az e fuvarozó által 2016. október 3-a és 8-a között indítandó légi járatokra.
- 7 Amint az előzetes döntéshozatalra utaló határozatokból kitűnik, mindezen légi járatokat vagy törölték, vagy azok legalább háromórás késéssel érkeztek a TUIfly személyzete körében felmerült, betegséggel igazolt távollétek rendkívül nagy száma miatt, aminek előzménye az, hogy e légi fuvarozó igazgatósága 2016. szeptember 30-án a személyzettel közölte a vállalkozás átszervezésére vonatkozó terveket.
- 8 E határozatokból kitűnik az is, hogy jöllehet a TUIfly személyzete körében a betegség miatti távollét aránya általában mintegy 10%, ez az arány 2016. október 1-je és 2016. október 10-e között jelentősen megnőtt, és a pilótafülke személyzete tekintetében 34%–89%-ot, a kabinszemélyzet tekintetében pedig 24%–62%-ot ért el.
- 9 Ennek következtében a TUIfly 2016. október 3-tól teljesen eltért a légi járatainak eredeti menetrendjétől, más légi fuvarozók subchartereit vette igénybe, és személyzetének szabadságon lévő tagjait visszahívta a szabadságról.
- 10 Mindazonáltal az említett távollétek miatt 2016. október 3-án 24 légi járat közlekedett jelentős késéssel. 2016. október 4-én 29 légi járat közlekedett szintén jelentős késéssel, 7 légi járatot pedig töröltek. 2016. október 5-étől a légi járatok nagy részét törölték. 2016. október 7-én és 8-án a Németországból induló összes légi járatot törölték.
- 11 A TUIfly igazgatósága 2016. október 7-én este arról tájékoztatta a személyzetét, hogy megállapodásra jutottak a munkavállalók képviselőivel.

- 12 Tekintettel e helyzetre, amelyet a 261/2004 rendelet 5. cikke (3) bekezdésének értelmében vett „rendkívüli körülménynek” tekintett, a TUIfly megtagadta az alapeljárások felpereseivel szemben, hogy számukra a 261/2004 rendelet – Bíróság által értelmezett – 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii) alpontjában és 7. cikkében előírt kártalanítást nyújtsa.

A C-195/17., C-197/17–C-203/17., C-226/17., C-228/17., C-274/17., C-275/17., C-278/17–C-286/17., C-290/17. és C-291/17. sz. ügyek

- 13 A C-195/17., C-197/17–C-203/17., C-226/17., C-228/17., C-274/17., C-275/17., C-278/17–C-286/17., C-290/17. és C-291/17. sz. ügyekben a kérdést előterjesztő bíróság, az Amtsgericht Hannover (hannoveri helyi bíróság, Németország) kifejti, hogy a német ítélkezési gyakorlat szerint a legénység valamely tagjának megbetegedése, legalábbis amikor azt nem harmadik személyek külső szabotázsza okozza, és az, hogy emiatt őt helyettesíteni kell, nem minősül a 261/2004 rendelet 5. cikke (3) bekezdésének értelmében vett „rendkívüli körülménynek”.
- 14 Felvetve annak lehetőségét, hogy az elé terjesztett jogviták alapját képező tényállási helyzetek „rendkívüli körülményeknek” minősülhetnek, mivel e helyzetek olyan távolléti arányra vonatkoznak, amely nem jellemző a légi fuvarozók rendes tevékenységére, de ilyen helyzetek – amint azt az alapeljárás alperese állítja – előfordulnak különösen „vad sztrájk” vagy a munkavállalók által tett bojkottfelhívás esetén, e bíróság azonban úgy ítéli meg, hogy a jelen esetben azt a következtetést kell levonni, hogy nem merült fel semmilyen „rendkívüli körülmény”.
- 15 Ugyanis egyrészt az említett bíróság kiemeli azt a tényt, hogy az alapeljárásban szereplő légi fuvarozó valószínűleg hozzájárult a távolléti arány kialakulásához azzal, hogy bejelentette a vállalkozás átszervezésére vonatkozó intézkedéseket. Másrészt, jóllehet a német bíróságok többsége elismeri a „rendkívüli körülmények” fennállását mind a belső, mind a külső sztrájk esetén, az Amtsgericht Hannover (hannoveri helyi bíróság) előtt folyamatban lévő jogvitákban a személyzet távolléte egy olyan felhívásból eredt, amely arra szólította fel az érintett légi fuvarozó személyzetének egyes tagjait, hogy menjenek betegszabadságra, így e távollét nem valamely szakszervezet hivatalos kezdeményezése. Az ilyen szervezett fellépés különbözik a hivatalos sztrájktól, és azt „vad sztrájk”-nak kell minősíteni, amelyre nem vonatkozik az egyesülés szabadsága.
- 16 Másfelől arra az estre, ha a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő jogvitákban felmerült körülményeket „rendkívüli körülményeknek” kell minősíteni, e bíróság azt a kérdést veti fel, hogy az ilyen körülményeket kizárólag az általuk érintett légi járatok esetében kell-e elismerni, vagy elismerhetők a „rendkívüli körülmények” előállását követő légi járatok tekintetében is, megengedve ezáltal az érintett légi fuvarozóknak azt, hogy megtagadják azon későbbi légi járatok utasainak kártalanítását, amelyeket érint a légi járatoknak az említett „rendkívüli körülmények” felmerülését követően elvégzett esetleges átszervezése.
- 17 E tekintetben a kérdést előterjesztő bíróság a német bíróságok eltérő ítélkezési gyakorlatára hivatkozik. Ugyanakkor e bíróság úgy véli, hogy az uniós jogalkotó szándéka, amely a 261/2004 rendelet (15) preambulumbekkezdéséből tűnik ki, valamint a 2012. október 4-i Finnair ítéletből (C-22/11, EU:C:2012:604) levezethető okfejtés – szerinte – arra enged következtetni, hogy a légi fuvarozó kizárólag a vonatkozó „rendkívüli körülmények” által érintett légi járat esetében hivatkozhat a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdésére.

- 18 E körülmények között az Amtsgericht Hannover (hannoveri helyi bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:
- „1) A [261/2004 rendelet] 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett [»rendkívüli körülménynek«] minősül-e az, ha az üzemeltető légi fuvarozó személyzetének a légi járatok működése szempontjából jelentős része betegszabadság miatt távol marad? Az első kérdésre adandó igenlő válasz esetén: Milyen mértékűnek kell lennie a távollévők arányának ahhoz, hogy [az ilyen körülmény] vélelmezhető legyen?
- 2) Az első kérdésre adandó nemleges válasz esetén: A [261/2004 rendelet] 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett [»rendkívüli körülménynek«] minősül-e az üzemeltető légi fuvarozó személyzetének a légi járatok működése szempontjából jelentős részének spontán távolléte, ha annak oka munkajogi és kollektív munkajogi szempontból nem igazolt munkabeszüntetés (»vad sztrájk«)? A második kérdésre adandó igenlő válasz esetén: Milyen mértékűnek kell lennie a távollévők arányának ahhoz, hogy az említett körülmény vélelmezhető legyen?
- 3) Az első vagy a második kérdésre adandó igenlő válasz esetén: Magánál a törölt légi járatnál [kell-e fennállniuk a rendkívüli körülményeknek], vagy az üzemeltető légi fuvarozó jogosult üzemgazdasági megfontolásokból új menetrendet felállítani?
- 4) Az első vagy a második kérdésre adandó igenlő válasz esetén: Az elkerülhetőség szempontjából a [»rendkívüli körülménynek«] vagy pedig [az említett körülmények] bekövetkezéséből fakadó következményeknek van jelentőségük?”

C-292/17. sz. ügy

- 19 A C-292/17. sz. ügyben a kérdést előterjesztő bíróság, az Amtsgericht Düsseldorf (düsseldorfi helyi bíróság, Németország) kifejti, hogy a 2012. október 4-i Finnair ítéletben (C-22/11, EU:C:2012:604) a Bíróság egyértelműen kimondta, hogy kártalanításnak van helye abban az esetben, ha visszautasítják valamely utas beszállását egy sztrájk által nem érintett légi járatra olyan másik utas beszállása javára, akinek korábbi légi járatát érintette a sztrájk. Azonban ez az ítélet nem feltétlenül ültethető át a légi járat törlésére, mivel a 261/2004 rendelet nem teszi lehetővé a fuvarozó számára, hogy „rendkívüli körülményekre” hivatkozzon annak érdekében, hogy visszautasított beszállás esetén mentesüljön a kártalanítási kötelezettsége alól.
- 20 E bíróság viszont megállapítja, hogy e rendelet 5. cikkének (3) bekezdése megköveteli, hogy az érintett légi járat törlésére „rendkívüli körülmények” miatt kerüljön sor, és így okozati összefüggés legyen az említett körülmény és e törlés között. Márpedig, ha a légi járat törlésére nem betegség miatti távollétek, hanem az üzemeltető légi fuvarozó azon döntése okán kerül sor, hogy e körülményre tekintettel átszervezi az összes légi járatát, az említett légi járat törlését nem lehet közvetlenül ugyanezen körülménynek betudni. Az említett rendelet 5. cikke (3) bekezdésének ilyen értelmezése alapulhat e rendelet (15) preambulumbekkezdésén, amely szerint a „rendkívüli körülményeknek” egy bizonyos légi járatot kell érinteniük.
- 21 E körülmények között az Amtsgericht Düsseldorf (düsseldorfi helyi bíróság) úgy határozott, hogy felfüggeszti az eljárást, és előzetes döntéshozatalra a következő kérdést terjeszti a Bíróság elé:
- „1) Akkor is a [261/2004 rendelet] 5. cikke (3) bekezdésének értelmében vett »rendkívüli körülményeknek« tudható be valamely légi járat törlése, ha a körülmények (a jelen ügyben: »vad sztrájk« vagy »betegség hullám«) csak közvetetten érintik a szóban forgó légi járatot azáltal, hogy a légi fuvarozót a teljes repüléstervezés átszervezésére készítik, az említett átszervezés pedig az adott légi járat tervszerű törlésével jár?

2) Akkor is mentesülhet-e a légi fuvarozó a [261/2004 rendelet] 5. cikkének (3) bekezdése alapján, ha a szóban forgó légi járat az átszervezés hiányában üzemeltethető lett volna, mivel az említett légi járatra beosztott személyzet rendelkezésre állt volna, ha az átszervezéssel nem osztják be másik légi járatokra?”

22 A Bíróság elnöke 2017. május 10-i, 18-i és 29-i határozataival a szóbeli szakasz lefolytatása és az ítélelhozatal céljából egyesítette a C-195/17., C-197/17–C-203/17., C-226/17., C-228/17., C-254/17., C-274/17., C-275/17., C-278/17–C-286/17., C-290/17.–C-292/17. sz. ügyeket.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

A C-195/17., C-197/17–C-203/17., C-226/17., C-228/17., C-254/17., C-274/17., C-275/17., C-278/17–C-286/17., C-290/17. és C-291/17. sz. ügyekben előterjesztett kérdések elfogadhatóságáról

23 A TUIfly előadja, hogy az Amtsgericht Hannover (hannoveri helyi bíróság) által előterjesztett első, harmadik és negyedik kérdés elfogadhatatlan. Az első kérdés, mivel iránymutatást vár azon távolléti aránnyal kapcsolatban, amely lehetővé teszi a „rendkívüli körülmények” megállapítását, beavatkozik az ügy érdemében eljáró bíróság hatáskörébe. A harmadik kérdés egyáltalán nem függ össze az alapügyek tárgyával, mivel a TUIfly nem állított fel új menetrendet „üzemgazdasági okok” miatt, hanem csupán átszervezte a légi járatait, anélkül hogy figyelembe vette volna a költségeket vagy akár az ilyen gazdasági okokat. Végül a negyedik kérdés túlságosan elvont.

24 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint a nemzeti bíróság által saját felelősségére meghatározott jogszabályi és ténybeli háttér alapján – amelynek helytállóságát a Bíróság nem vizsgálhatja – az uniós jog értelmezésére vonatkozóan előterjesztett kérdések releváns voltát vélelmezni kell. A Bíróság csak akkor utasíthatja el a nemzeti bíróság által előterjesztett kérelmet, ha az uniós jog kért értelmezése nyilvánvalóan semmilyen összefüggésben nincs az alapügy tényállásával vagy tárgyával, ha a probléma hipotetikus jellegű, vagy ha nem állnak a Bíróság rendelkezésére azok a ténybeli vagy jogi elemek, amelyek szükségesek ahhoz, hogy az elé terjesztett kérdésekre hasznos választ adhasson (2018. február 28-i ZPT-ítélet, C-518/16, EU:C:2018:126, 19. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

25 A jelen esetben meg kell állapítani, hogy az Amtsgericht Hannover (hannoveri helyi bíróság) által előterjesztett első kérdés arra irányul, hogy a Bíróság – az alapügyekben szereplő tényekre tekintettel – értelmezze a 261/2004 rendelet 5. cikke (3) bekezdése szerinti „rendkívüli körülmények” fogalmát. A kérdést előterjesztő bíróság által megállapított tények uniós jog alapján történő minősítése azonban e jog értelmezését feltételezi, amely értelmezés tekintetében a Bíróság az EUMSZ 267. cikkben meghatározott eljárás keretében hatáskörrel bír (2017. december 20-i Asociación Profesional Elite Taxi ítélet, C-434/15, EU:C:2017:981, 20. pont).

26 Az Amtsgericht Hannover (hannoveri helyi bíróság) által előterjesztett harmadik kérdés tekintetében megfogalmazott kifogásokkal kapcsolatban emlékeztetni kell arra, hogy a jelen ítélet 24. pontjában hivatkozott relevancia vélelme nem dönthető meg pusztán azon körülmény alapján, hogy az alapeljárás valamelyik fele bizonyos alapügybeli tényeket vitat, amelyek helytállóságának vizsgálata nem a Bíróság feladata, és amelyekről az említett eljárás tárgyának meghatározása függ (2016. szeptember 22-i Breitsamer és Ulrich ítélet, C-113/15, EU:C:2016:718, 34. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

27 Végül nem lehet úgy tekinteni, hogy az Amtsgericht Hannover (hannoveri helyi bíróság) által előterjesztett negyedik kérdés elvont jellegű lenne, mivel közvetlen összefüggést mutat az alapügy tárgyával, tehát nem hipotetikus. Arra irányul ugyanis, hogy a Bíróság – az általa az első vagy a

második kérdésre adott igenlő válasz esetén – értelmezze azokat a körülményeket, amelyek lehetővé teszik a légi fuvarozók számára, hogy mentesüljenek az utasok kártalanítása vonatkozásában a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja és 7. cikke alapján fennálló kötelezettségük alól.

- 28 Ezért el kell utasítani a TUIfly azon kifogásait, amelyek az Amtsgericht Hannover (hannoveri helyi bíróság) által előterjesztett első, harmadik és negyedik kérdés elfogadhatatlanságára vonatkoznak.

Az ügyek érdeméről

A C-195/17., C-197/17–C-203/17., C-226/17., C-228/17., C-274/17., C-275/17., C-278/17–C-286/17., C-290/17. és C-291/17. sz. ügyekben előterjesztett első két kérdésről, valamint a C-292/17. sz. ügyben előterjesztett kérdésekről annyiban, amennyiben azok a „rendkívüli körülménynek” minősülésre vonatkoznak

- 29 A C-195/17., C-197/17–C-203/17., C-226/17., C-228/17., C-274/17., C-275/17., C-278/17–C-286/17., C-290/17. és C-291/17. sz. ügyekben előterjesztett első és második kérdésével, valamint a C-292/17. sz. ügyben előterjesztett kérdésekkel, amelyeket célszerű együtt vizsgálni, a kérdést előterjesztő bíróság lényegében azt kívánja megtudni, hogy a 261/2004 rendelet (14) preambulumbekkezdésével összefüggésben értelmezett 5. cikkének (3) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy a légi személyzet jelentős részének olyan spontán távolléte („vad sztrájk”), mint amely az alapügyekben szerepel, az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmények” fogalma alá tartozik-e.
- 30 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy 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).
- 31 E rendelet (14) és (15) preambulumbekkezdése, valamint 5. cikkének (3) bekezdése értelmében, az ezen cikk (1) bekezdésében foglalt rendelkezésektől eltérve, a légi fuvarozó ezért mentesül a 261/2004 rendelet 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 (2017. május 4-i Pešková és Peška ítélet, C-315/15, EU:C:2017:342, 20. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 32 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 (2017. május 4-i Pešková és Peška ítélet, C-315/15, EU:C:2017:342, 22. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 33 Az említett rendelet (14) preambulumbekkezdése szerint az ilyen körülmények különösen olyan sztrájkok esetén fordulhatnak elő, amelyek egy üzemeltető légi fuvarozó működését befolyásolják.
- 34 E tekintetben a Bíróságnak már alkalma nyílt annak tisztázására, hogy az e preambulumbekkezdésben szereplő körülmények nem jelentenek szükségképpen és automatikusan kimentési okokat a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontjában foglalt kártalanítási kötelezettség alól (lásd ebben az értelemben: 2008. december 22-i Wallentin-Hermann ítélet, C-549/07, EU:C:2008:771, 22. pont), következésképpen esetről esetre kell értékelni, hogy e körülmények teljesítik-e a jelen ítélet 32. pontjában felidézett két együttes feltételt.

- 35 Ugyanis a Bíróság ítélkezési gyakorlatából következik, hogy nem minden váratlan esemény minősítendő szükségképpen a fenti pontban szereplő értelemben vett „rendkívüli körülménynek”, hanem úgy lehet tekinteni, hogy egy ilyen esemény az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozik (lásd ebben az értelemben: 2015. szeptember 17-i van der Lans ítélet, C-257/14, EU:C:2015:618, 42. pont).
- 36 Tekintettel továbbá a 261/2004 rendelet céljára, amely – amint az (1) preambulumbekzdéséből kitűnik – az utasok magas szintű védelme, és tekintettel arra, hogy e rendelet 5. cikkének (3) bekezdése eltér a légi járatok törlése vagy jelentős késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanításhoz való jog elvétől, a „rendkívüli körülmények” fogalmát szigorúan kell értelmezni (lásd ebben az értelemben: 2008. december 22-i Wallentin-Hermann ítélet, C-549/07, EU:C:2008:771, 20. pont).
- 37 Ezek azok a tényezők, amelyek alapján meg kell határozni, hogy az olyan „vad sztrájk”, mint amely az alapeljárásban szerepel, a 261/2004 rendelet 5. cikke (3) bekezdésének értelmében vett „rendkívüli körülménynek” minősíthető-e.
- 38 A jelen esetben a Bíróság elé terjesztett iratokból kitűnik, hogy az érintett légi fuvarozó személyzete körében kialakult „vad sztrájk” abból ered, hogy e fuvarozó váratlanul bejelentette a vállalkozás átszervezését. E bejelentés azt eredményezte, hogy megközelítőleg egy hét alatt különös mértékben megemelkedett a légi személyzet távolléti aránya egy olyan felhívás nyomán, amelyet nem a vállalkozás munkavállalóinak képviselői, hanem spontán módon maguk a betegszabadságot igénybe vevő munkavállalók tettek közzé.
- 39 Ez alapján bizonyos, hogy ezt a „vad sztrájkot” a TUIfly személyzete indította abból a célból, hogy kifejezzék követeléseiket – a jelen esetben – az e légi fuvarozó igazgatósága által bejelentett átszervezési intézkedésekkel kapcsolatban.
- 40 Márpedig – amint azt joggal hangsúlyozza az Európai Bizottság is az írásbeli észrevételeiben – a vállalkozások szerkezetátalakítása és átszervezése e vállalkozások szokásos üzletviteli intézkedései közé tartoznak.
- 41 Így a légi fuvarozók a tevékenységük végzése során rendszeresen nézeteltérésbe vagy konfliktusba kerülhetnek a személyzetük tagjaival vagy e személyzet egy részével.
- 42 Következésképpen – a jelen ítélet 38. és 39. pontjában foglalt feltételek mellett – az ilyen intézkedéseket kísérő szociális következményekből eredő kockázatokat úgy kell tekinteni, hogy azok az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe tartoznak.
- 43 Másfelől az alapeljárásban szereplő „vad sztrájk” nem tekinthető olyan körülménynek, amely az érintett légi fuvarozó tényleges befolyásán kívül esik.
- 44 Azon a tényen túlmenően, hogy ez a „vad sztrájk” az említett légi fuvarozó döntéséből ered, ki kell emelni, hogy az említett „vad sztrájk” – a kérdést előterjesztő bíróság által hivatkozott magas távolléti arány ellenére – megszűnt azon megállapodást követően, amelyet e fuvarozó a munkavállalók képviselőivel kötött.
- 45 Ezért az ilyen sztrájk nem minősíthető a 261/2004 rendelet 5. cikke (3) bekezdésének értelmében vett „rendkívüli körülménynek”, amely alkalmas arra, hogy felmentse az üzemeltető légi fuvarozót az e rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontjában és 7. cikkének (1) bekezdésében foglalt kártalanítási kötelezettsége alól.
- 46 E megállapítást nem kérdőjelezheti meg az, hogy az említett szervezett fellépést, mivel nem valamely szakszervezet indította hivatalosan, az alkalmazandó német szociális jogszabályok értelmében „vad sztrájk” kellene minősíteni.

- 47 Ugyanis az alkalmazandó nemzeti jog alapján jogszerű és jogellenes sztrájkok közötti különbségtétel annak meghatározása során, hogy e sztrájkokat a 261/2004 rendelet 5. cikke (3) bekezdésének értelmében vett „rendkívüli körülményeknek” kell-e minősíteni, azt eredményezné, hogy az utasok kártalanításhoz való joga minden egyes tagállam saját szociális jogától válna függővé, megsértve ezáltal a 261/2004 rendeletnek az (1) és (4) preambulumbekkezdésében foglalt céljait, amelyek az utasok magas szintű védelmének, valamint az Unió területén a légi fuvarozók harmonizált feltételek mellett folytatott tevékenységének biztosítására irányulnak.
- 48 A fentiek alapján a C-195/17., C-197/17–C-203/17., C-226/17., C-228/17., C-274/17., C-275/17., C-278/17–C-286/17., C-290/17. és C-291/17. sz. ügyekben előterjesztett első és második kérdésre, valamint a C-292/17. sz. ügyben előterjesztett kérdésekre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet (14) preambulumbekkezdésével összefüggésben értelmezett 5. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a légi személyzet jelentős részének olyan spontán távolléte („vad sztrájk”), mint amely az alapügyekben szerepel, és amely abból ered, hogy az üzemeltető légi fuvarozó váratlanul bejelentette a vállalkozás átszervezését, és amely egy olyan felhívás nyomán alakult ki, amelyet nem a vállalkozás munkavállalóinak képviselői, hanem spontán módon maguk a betegszabadságot igénybe vevő munkavállalók tettek közzé, nem tartozik az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmények” fogalma alá.

A C-195/17., C-197/17–C-203/17., C-226/17., C-228/17., C-274/17., C-275/17., C-278/17–C-286/17., C-290/17. és C-291/17. sz. ügyekben előterjesztett harmadik és negyedik kérdésről, valamint a C-292/17. sz. ügyben előterjesztett kérdésekről annyiban, amennyiben azok az alapügyekben szereplő tények „rendkívüli körülményeknek” minősüléséből levonandó következtetéseket érintik

- 49 A C-195/17., C-197/17–C-203/17., C-226/17., C-228/17., C-274/17., C-275/17., C-278/17–C-286/17., C-290/17. és C-291/17. sz. ügyekben előterjesztett első és második kérdésre adott válasza tekintettel az ugyanezen ügyekben előterjesztett harmadik és negyedik kérdésre, valamint a C-292/17. sz. ügyben előterjesztett kérdésekre – amennyiben azok az alapügyekben szereplő tények „rendkívüli körülményeknek” minősüléséből levonandó következtetéseket érintik – nem szükséges válaszolni.

A költségekről

- 50 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 (harmadik tanács) a következőképpen határozott:

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) preambulumbekkezdésével összefüggésben értelmezett 5. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a légi személyzet jelentős részének olyan spontán távolléte („vad sztrájk”), mint amely az alapügyekben szerepel, és amely abból ered, hogy az üzemeltető légi fuvarozó váratlanul bejelentette a vállalkozás átszervezését, és amely egy olyan felhívás nyomán alakult ki, amelyet nem a vállalkozás munkavállalóinak képviselői, hanem spontán módon maguk a betegszabadságot igénybe vevő munkavállalók tettek közzé, nem tartozik az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmények” fogalma alá.

Aláírások