



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (harmadik tanács)

2013. január 31.*

„Légi közlekedés — 261/2004/EK rendelet — A »rendkívüli körülmények« fogalma — Az utasoknak való segítségnyújtásra vonatkozó kötelezettség a légi járat »rendkívüli körülmények« miatti törlése esetén — A légtér lezárását okozó vulkánkitörés — Az izlandi Eyjafjallajökull-vulkán kitörése”

A C-12/11. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Dublin Metropolitan District Court (Írország) a Bírósághoz 2011. január 10-én érkezett, 2010. november 10-i határozatával terjesztett elő az előtte

Denise McDonagh

és

a **Ryanair Ltd**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (harmadik tanács),

tagjai: K. Lenaerts, a harmadik tanács elnökeként eljáró bíró, Juhász E., G. Arestis, T. von Danwitz és D. Šváby (előadó) bírák,

főtanácsnok: Y. Bot,

hivatalvezető: R. Şereş tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2012. február 9-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- D. McDonagh képviseletében J. Hennessy solicitor,
- a Ryanair Ltd képviseletében G. Berrisch Rechtsanwalt, M. Hayden Senior Counsel és R. Aylward Barrister-at-Law,
- a német kormány képviseletében T. Henze és J. Kemper, meghatalmazotti minőségben,
- a francia kormány képviseletében G. de Bergues és M. Perrot, meghatalmazotti minőségben,
- a lengyel kormány képviseletében M. Szpunar, meghatalmazotti minőségben,

* Az eljárás nyelve: angol.

- az Egyesült Királyság Kormánya képviselőjében S. Ossowski, meghatalmazotti minőségben,
 - az Európai Parlament képviselőjében L. G. Knudsen és A. Troupiotis, meghatalmazotti minőségben,
 - az Európai Unió Tanácsa képviselőjében E. Karlsson és A. De Elera, meghatalmazotti minőségben,
 - az Európai Bizottság képviselőjében K. Simonsson és N. Yerrell, meghatalmazotti minőségben,
- a főtanácsnok indítványának a 2012. március 22-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,
meghozta a következő

Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszúságos késése [helyesen: jelentős késése] esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályaon 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.) 5. cikke (1) bekezdése b) pontjának és 9. cikkének értelmezésére és érvényességének vizsgálatára vonatkozik.
- 2 Ezt a kérelmet a D. McDonagh és a Ryanair Ltd (a továbbiakban: Ryanair) közötti, azon jogvitában terjesztették elő, amelynek tárgya az, hogy a Ryanair az izlandi Eyjafjallajökull-vulkán kitörését követően – amely D. McDonagh légi járatának törlését, és tágabban az európai légtér egy részének lezárását okozta – az utóbbival szemben megtagadta a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti ellátás nyújtását.

Jogi háttér

A nemzetközi jog

- 3 A nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, 1999. május 28-án Montrealban kötött egyezményt az Európai Közösség 1999. december 9-én írta alá, és annak nevében az a 2001. április 5-i 2001/539/EK tanácsi határozattal (HL L 194., 38. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 491. o.; a továbbiakban: Montreali Egyezmény) került jóváhagyásra [az Egyezményt kihirdette: az 2005. évi VII. törvény].
- 4 A Montreali Egyezmény utolsó preambulumbekkezdése kimondja:
„abból a meggyőződésből, hogy az érdekek méltányos egyensúlyának megteremtésére az Államoknak a nemzetközi légi fuvarozást szabályozó egyes jogszabályok további harmonizálására és a jogszabályalkotás érdekében közösen, egy új Egyezmény keretében tett lépései jelentik a legmegfelelőbb eszközt [...]”.
- 5 Az említett egyezmény 29. cikke értelmében:
„Utasok, poggyász és áru fuvarozása esetében bármely kártérítés iránti keresetet, akár a jelen Egyezmény, akár szerződés vagy szerződésen kívüli károkozás vagy bármi más alapozza meg, csak a jelen Egyezmény feltételei és az ebben meghatározott felelősségi határösszegek függvényében lehet indítani, jogfenntartással abban a kérdésben, hogy kik a kereset indítására jogosult személyek, és

melyek az ő vonatkozó jogaik. Bármely ilyen kereset esetében a büntető, a károkozás feltűnő jogellenessége miatt a kár tényleges összegét meghaladó vagy bármely más nem-kompenzáló jellegű kártérítés behajtása nem lehetséges.”

Az uniós jog

6 A 261/2004 rendelet (1), (2), (14) és (15) preambulumbekzdése kimondja:

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

(2) A beszállás visszautasítása és légi járat törlése vagy hosszú késése [helyesen: jelentős késése] súlyos gondot és kényelmetlenséget okoz az utasoknak.

[...]

(14) A Montreali 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 ésszerű 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 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 ésszerű intézkedést megtett a késedelmek vagy járatok törlésének elkerülésére.”

7 A 261/2004 rendelet „Járat törlése” címet viselő 5. cikke az alábbiak szerint rendelkezik:

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

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

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

c) joguk van az üzemeltető légi fuvarozó általi kártalanításhoz a 7. cikkel összhangban, kivéve, ha:

i. a menetrend szerinti indulási időpont előtt legalább két héttel tájékoztatták őket a járat törléséről, vagy

ii. az indulás menetrend szerinti időpontja előtt legkorábban két héttel és legkésőbb hét nappal tájékoztatták őket a járat törléséről és átfoglalást ajánlottak számukra, lehetővé téve, hogy legfeljebb a menetrend szerinti indulás időpontja előtt két órával korábban induljanak és végső célállomásukat a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest legfeljebb négy órával késéssel ériék el; vagy

- iii. az indulás menetrend szerinti időpontja előtti hét napon belül tájékoztatták őket a járat törléséről, és átfoglalást ajánlottak számukra, lehetővé téve, hogy legfeljebb egy órával a menetrend szerinti indulás időpontja előtt induljanak, és végső célállomásukat a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest legfeljebb két órával 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 ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.

[...]”

- 8 A visszatérítéshez vagy átfoglaláshoz való jogukat illetően a rendelet 8. cikke határozza meg a légi fuvarozó által az utasoknak nyújtott segítség módját.

- 9 Az említett rendelet „Ellátáshoz való jog” című 9. címe az alábbiak szerint fogalmaz:

„(1) E cikkekre való hivatkozáskor az utasoknak díjmentesen a következőket kell felajánlani:

- a) várakozási idővel ésszerű arányban étkezést és frissítőket;
- b) szállodai elhelyezést az alábbi esetekben:
 - ha egy vagy több éjszakás ott tartózkodás szükséges vagy
 - ha az utazónak a szándékaihoz képest tovább kell ott tartózkodnia;
- c) szállítást a repülőtér és a szálláshely (hotel vagy egyéb) között.

(2) Ezenkívül az utasoknak díjmentesen két telefonhívást, telex- vagy faxüzenet, vagy e-mail küldését kell felajánlani.

[...]”

- 10 Ugyanezen rendelet „További kártalanítás” című 12. cikkének (1) bekezdése szerint „E rendelet alkalmazása nem érinti az utasok további kártalanításhoz való jogát. A rendelet szerint adott kártalanítás levonható az ilyen kártalanításból”.

- 11 A 261/2004 rendelet „Jogsértések” című 16. cikke a következőképpen fogalmaz:

„(1) Minden tagállam kijelöl egy szervet, amely e rendelet végrehajtásáért felel a területén levő repülőterekről induló légi járatok, valamint harmadik országból e repülőterekre induló járatok tekintetében. Adott esetben e szerv meghozza a szükséges intézkedéseket az utasok jogait [helyesen: jogai] tiszteletben tartásának biztosítása érdekében. A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot arról, hogy e bekezdéssel összhangban melyik szervet jelölték ki.

[...]

(3) A tagállamok által e rendelet megsértésére előírt szankcióknak hatékonyak, arányosak és visszatartó erejűnek kell lenniük.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

- 12 2010. február 11-én D. McDonagh 98 euróért repülőjegyet foglalt a Ryanairnál a Faróból (Portugália) induló és Dublinba (Írország) érkező, menetrend szerint 2010. április 17-én közlekedő légi járatra. Az izlandi Eyjafjallajökull-vulkán 2010. március 20-án tört ki. A vulkán 2010. április 14-én lépett expozív szakaszba, vulkáni hamufelhőt bocsátva az európai égboltra. 2010. április 15-én az illetékes légi közlekedési szabályozó hatóságok több tagállam fölött lezárták a légteret a légi járműveket fenyegető veszély miatt.
- 13 Az ír légtér lezárása miatt 2010. április 17-én törölték D. McDonagh légi járatát. A kontinentális Európa és Írország közötti légi járatok 2010. április 22-én indultak újra, és D. McDonagh csak 2010. április 24-én tudott visszatérni Dublinba.
- 14 A 2010. április 17. és április 24. közötti időszakban a Ryanair nem biztosította az alapügy felperese részére a 261/2004 rendelet 9. cikkében foglalt szabályok szerinti ellátást.
- 15 D. McDonagh keresetet terjesztett elő a Ryanair ellen a kérdést előterjesztő bíróság előtt 1 129,41 euró összegű kártalanítás megfizetése iránt, amely összeg az általa ezen időszak során étkezésre, frissítőkre, szállodai elhelyezésre és közlekedésre kiadott költségeknek felel meg.
- 16 A Ryanair úgy érvel, hogy az Eyjafjallajökull-vulkán kitörése következtében az európai légtér egy részének lezárása nem a 261/2004 rendelet értelmében vett „rendkívüli körülményeknek”, hanem „különösen rendkívüli körülményeknek” minősül, amelyek nemcsak a kártalanítási kötelezettsége alól, hanem az e rendelet 5. és 9. cikke szerinti ellátási kötelezettsége alól is mentesítik.
- 17 Tekintettel arra, hogy kétséges volt számára, hogy az alapügyben előfordulóhoz hasonló körülmények között korlátozható-e az említett ellátás nyújtására vonatkozó kötelezettség, és mivel úgy vélte, hogy a Bíróság még nem határozott erről a kérdéstről, a Dublin Metropolitan District Court felfüggesztette az eljárást, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjesztette a Bíróság elé:
- „1) Meghaladják-e a 261/2004 rendelet értelmében vett »rendkívüli körülményeket« az olyan körülmények, mint az izlandi Eyjafjallajökull-vulkán kitörése miatti európai légtérlezárások, amelyek kiterjedt és hosszabb ideig tartó légi közlekedési zavarokat okoztak?
- 2) Az első kérdésre adandó igenlő válasz esetén: Kizárt-e ilyen esetekben a [261/2004 rendelet] 5. és a 9. cikk[e] szerinti ellátás biztosítására vonatkozó kötelezettség miatti felelősség?
- 3) A második kérdésre adandó nemleges válasz esetén: Érvénytelen-e a [261/2004 rendelet] 5. és 9. cikk[e] annyiban, amennyiben sérti az arányosság és a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvét, a Montreali Egyezményben kimondott, az »érdekek méltányos egyensúlyának« elvét, valamint az Európai Unió Alapjogi Chartájának [a továbbiakban: Charta] 16. és 17. cikkét?
- 4) Úgy kell-e értelmezni a [261/2004 rendelet] 5. és 9. cikk[é]ben foglalt kötelezettséget, hogy az hallgatólagos időbeli és/vagy pénzbeli korlátozást tartalmaz arra az esetre, ha a légi járat törlését »rendkívüli körülmények« okozták?
- 5) A negyedik kérdésre adandó nemleges válasz esetén: Érvénytelen-e a [261/2004 rendelet] 5. és 9. cikk[e] annyiban, amennyiben sérti az arányosság és a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvét, a Montreali Egyezményben kimondott, »az érdekek méltányos egyensúlyának« elvét, valamint a [Charta] 16. és 17. cikkét?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az elfogadhatóságról

- 18 Az Európai Unió Tanácsa lényegében úgy érvel, hogy a kérdések elfogadhatatlanok azon tény miatt, hogy azok nem relevánsak az alapügy szempontjából, amennyiben a légi járat bármilyen okból történő törlése esetén a légi utasok, annak érdekében, hogy a légi fuvarozótól kártalanítást kapjanak a nemzeti bíróság előtt nem hivatkozhatnak arra, hogy a légi fuvarozó nem tartotta tiszteletben a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének b) pontja és 9. cikke szerinti ellátási kötelezettségét.
- 19 Ebben a tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerint egy járat törlése esetén a légi fuvarozó az érintett utasoknak az e pontban meghatározott feltételekkel felajánlja az ugyanezen rendelet 9. cikke szerinti étkezési, szállás- és távközlési költségek átvállalását.
- 20 A Bíróságnak már volt alkalma annak meghatározására, hogy ha a légi fuvarozó nem teljesíti az említett rendelet 9. cikke alapján őt terhelő kötelezettségeket, a légi utas megalapozottan hivatkozhat a kártalanításhoz való jogra az ugyanezen rendelkezésekben kimondott tényezők alapján (lásd ebben az értelemben a C-83/10. sz., Sousa Rodríguez és társai ügyben 2011. október 13-án hozott ítélet [EBHT 2011., I-9469. o.] 44. pontját), mivel az ilyen kérelmet nem lehet úgy értelmezni, hogy az az érintett járat törléséből eredő kár egyéni kártérítés címén – többek között a Montreali Egyezmény 22. cikke szerinti feltételek szerint – történő megtérítésére irányul (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Sousa Rodríguez és társai ügyben hozott ítélet 38. pontját).
- 21 Az olyan kérelem ugyanis, mint amelyről az alapügyben szó van, arra irányul, hogy légi fuvarozó megfelelően tartsa tiszteletben a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének b) pontjából és 9. cikkéből eredő ellátási kötelezettségét, amellyel kapcsolatban emlékeztetni kell arra, hogy az a Montreali Egyezmény szerinti rendelkezés előtti szakaszban alkalmazandó (lásd a C-549/07. sz. Wallentin-Hermann-ügyben 2008. december 22-én hozott ítélet [EBHT 2008., I-11061. o.] 32. pontját, valamint a C-581/10. és C-629/10. sz., Nelson és társai egyesített ügyekben 2012. október 23-án hozott ítélet 57. pontját).
- 22 Nem vonhatja kétségbe az utas ilyen megtérítéshez való jogát az ebben a tekintetben a Tanács által hangsúlyozott azon körülmény, hogy a rendelet értelmében minden tagállam köteles kijelölni egy olyan szervet, amely felel a 261/2004 rendelet végrehajtásáért, amely szerv adott esetben meghozza az utasok jogai tiszteletben tartásának biztosítása érdekében szükséges intézkedéseket, és amelynél e rendelet megsértése miatt bármely utas panaszt tehet az említett rendelet 16. cikkének megfelelően.
- 23 Az említett cikket ugyanis nem lehet úgy értelmezni, hogy az kizárólag a 261/2004 rendelet alkalmazásáért felelős nemzeti szerveknek tartja fenn az e rendelet 5. cikke (1) bekezdésének b) pontja és 9. cikke szerinti ellátási kötelezettség légi fuvarozók általi be nem tartásának szankcionálását.
- 24 Ebből következően meg kell állapítani, hogy a légi utas – annak érdekében, hogy a légi fuvarozótól kártalanítást kapjon azon költségek vonatkozásában, amelyeket a légi fuvarozónak az említett rendelkezések alapján át kellett volna vállalnia – a nemzeti bíróság előtt hivatkozhat arra, hogy a légi fuvarozó nem tartotta tiszteletben a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének b) pontja és 9. cikke szerinti ellátási kötelezettségét.
- 25 Következésképpen, mivel a kérdések relevánsak a jogvita megoldása szempontjából, az előzetes döntéshozatal iránti kérelem elfogadható.

Az ügy érdeméről

Az első kérdésről

- 26 Az első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkét úgy kell-e értelmezni, hogy az olyan körülmények, mint az európai légtér egy részének lezárása az Eyjafjallajökull-vulkán kitörése miatt az e rendelet értelmében vett „rendkívüli körülményeknek” minősülnek, amelyek nem mentesítik a légi fuvarozókat a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének b) pontja és 9. cikke szerinti ellátási kötelezettsége alól, vagy éppen ellenkezőleg azok a rendkívüli méretük miatt kívül esnek e fogalom keretein, és ezáltal e kötelezettség alól mentesítik ezeket a légi fuvarozókat.
- 27 Először is meg kell állapítani, hogy a „rendkívüli körülmények” fogalmát nem határozza meg a 261/2004 rendelet 2. cikke, vagy e rendelet más rendelkezése, jöllehet e rendelet (14) és (15) preambulumbekzdése tartalmaz egy nem kimerítő jellegű felsorolást.
- 28 Ebben az összefüggésben a Bíróság állandó ítélezési gyakorlata szerint azon kifejezések értelmét és terjedelmét, amelyekre az uniós jog semmilyen meghatározást nem ad, az általános nyelvhasználatban elfogadott szokásos jelentésük szerint kell meghatározni, figyelembe véve azon szöveggörnyezetet, amelyben a kifejezéseket használják, és azon szabályozás célkitűzéseit, amelynek e kifejezések részét képezik (a fent hivatkozott Wallentin-Hermann-ügyben hozott ítélet 17. pontja).
- 29 Az általános nyelvhasználatban a „rendkívüli körülmények” szó szerint a „rendestől eltérő” körülményeket jelentenek. A légi fuvarozás összefüggésében azok olyan eseményt jelölnek, amely nem tartozik az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és jellegénél vagy eredeténél fogva a légi fuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül esik (a fent hivatkozott Wallentin-Hermann-ügyben hozott ítélet 23. pontja). Más szavakkal, amint arra a főtanácsnok az indítványának 34. pontjában rámutatott, az mindazokra a körülményekre vonatkozik, amelyekre a légi fuvarozónak nincs befolyása, függetlenül azok természetétől és súlyosságától.
- 30 A 261/2004 rendelet egyáltalán nem tartalmaz olyan információt, amely alapján arra lehetne következtetni, hogy az e rendelet 5. cikkének (3) bekezdésében említett „rendkívüli körülményeken” kívül a „különösen rendkívüli” események különálló kategóriáját is elismerné, amely utóbbi események következtében a légi fuvarozó teljesen mentesülne a kötelezettségei alól, az említett rendelet 9. cikke szerinti kötelezettségeket is beleértve.
- 31 Továbbá, ami a 261/2004 rendelet 5. cikkének összefüggéseit és az elérni kívánt célokat illeti, amely cikk rögzíti a légi fuvarozót a járat törlése esetén terhelő kötelezettségeket, egyrészt emlékeztetni kell arra, hogy a rendkívüli körülmények bekövetkezése esetén az említett cikk (3) bekezdése szerint csak az említett rendelet 7. cikke szerinti kártalanítási kötelezettsége alól mentesíti a légi fuvarozót. Az uniós jogalkotónak tehát az volt az álláspontja, hogy az ugyanezen rendelet 9. cikke szerinti ellátási kötelezettség a légi fuvarozót a járat törlését eredményező eseménytől függetlenül terheli. Másrészt egyértelműen kitűnik a 261/2004 rendelet (1) és (2) preambulumbekzdéséből, hogy az említett rendelet az utasok magas szintű védelmének biztosítására irányul, és figyelembe veszi az általános fogyasztóvédelmi követelményeket, mivel a légi járat törlése súlyos kényelmetlenséget okoz az utasoknak (a fent hivatkozott Wallentin-Hermann-ügyben hozott ítélet 18. pontja, valamint a fent hivatkozott Nelson és társai egyesített ügyekben hozott ítélet 72. pontja).
- 32 Márpedig, ha az alapügyben előfordulóhoz hasonló körülmények, többek között az eredetük vagy a méretük miatt kívül esnének a 261/2004 rendelet értelmében vett „rendkívüli körülmények” keretein, ez az értelmezés nemcsak e fogalom általános nyelvhasználatbeli jelentésével volna ellentétes, hanem az említett rendelet célkitűzésével is.

- 33 Az ilyen értelmezésnek ugyanis az volna a következménye, hogy a légi fuvarozók kötelesek volnának a 261/2004 rendelet 9. cikke szerinti ellátást nyújtani a légi járat törlése miatt korlátozottan kényelmetlen helyzetbe került légi utasoknak, míg ezt az ellátást nélkülözniük kellene a különösen sebezhető helyzetben lévő utasoknak – így az alapügy felperesének –, akik kénytelenek több napon keresztül egy repülőtéren maradni.
- 34 A fentiekre tekintettel az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkét úgy kell értelmezni, hogy az olyan körülmények, mint az Eyjafjallajökull-vulkán kitörése miatt az európai légtér egy részének lezárása, az e rendelet értelmében vett „rendkívüli körülményeknek” minősülnek, amelyek nem mentesítik a légi fuvarozókat az említett rendelet 5. cikke (1) bekezdésének b) pontja és 9. cikke szerinti ellátási kötelezettségük alól.
- 35 Az első kérdésre adott válaszból az következik, hogy a második és a harmadik kérdésre nem szükséges válaszolni.

A negyedik és az ötödik kérdéstről

- 36 A negyedik és az ötödik kérdésével, amelyeket együttesen kell megvizsgálni, a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének b) pontját és 9. cikkét úgy kell-e értelmezni, hogy a légi járat az alapügyben szóban forgóhoz hasonló „rendkívüli körülmények” miatti törlése esetén korlátozni kell időben vagy pénzbeli szempontból az e rendelkezésekben előírt, az utasok ellátására vonatkozó kötelezettséget, és nemleges válasz esetén érvénytelenek-e az ekként értelmezett rendelkezések az arányosság és a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvére, a Montreali Egyezményben szereplő, „érdekek méltányos egyensúlyának” elvére, valamint a Charta 16. és 17. cikkére tekintettel.
- 37 Ebben a tekintetben rá kell mutatni, hogy az uniós jogalkotónak az volt a szándéka, hogy a légi járat „rendkívüli körülmények” bekövetkezése miatti törlése esetére alakítsa ki a légi fuvarozók 261/2004 rendelet 5. cikkének (1) bekezdésében előírt kötelezettségeit.
- 38 E rendelet (15) preambulumbekzdése és 5. cikkének (3) bekezdése értelmében, ugyanezen cikk (1) bekezdésének rendelkezéseitől eltérően a légi fuvarozó tehát mentesül az említett rendelet 7. cikke szerinti, az utasok kártalanítására vonatkozó kötelezettsége alól, ha bizonyítani tudja, hogy a légi járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni, tehát olyan körülmények, amelyek kívül esnek a légi fuvarozó tényleges befolyásán (a fent hivatkozott Nelson és társai egyesített ügyekben hozott ítélet 39. pontja).
- 39 A Bíróság ebben a tekintetben rámutatott, hogy ilyen körülmények között a légi fuvarozó csak a 261/2004 rendelet 7. cikke szerinti kártalanítási kötelezettsége alól mentesül, és ebből következően fennmarad az e rendelet 9. cikkének megfelelő ellátási kötelezettsége (lásd ebben az értelemben a C-294/10. sz., Eglitis és Ratnieks ügyben 2011. május 12-én hozott ítélet [EBHT 2011., I-3983. o.] 23. és 24. pontját).
- 40 Ezenkívül a 261/2004 rendelet szövegéből nem tűnik ki, hogy az alapügyben előfordulóhoz hasonló rendkívüli körülmények között az utasok ellátására vonatkozó kötelezettséget időbeli vagy pénzbeli szempontból korlátozni lehetne.
- 41 A 261/2004 rendelet 9. cikkéből ugyanis az következik, hogy a légi fuvarozókat teljes egészében terheli a légi járat törlésével érintett utasok ellátására vonatkozó valamennyi kötelezettség azon teljes időszak során, amíg az érintett utasoknak az átfoglalásukra kell várakozniuk. Ebben az értelemben e cikk (1) bekezdésének b) pontjából egyértelműen kitűnik, hogy a légi fuvarozó díjmentesen felajánlja a szállodai elhelyezést a „szükséges” időszak során.

- 42 Ezenfelül a törölt légi járat utasainak ellátására vonatkozó kötelezettség akár időbeli, akár pénzbeli korlátozásának elismerésére irányuló bármely eltérő értelmezés azzal a következménnyel járna, hogy megkérdőjelezné a 261/2004 rendelet által elérni kívánt, a jelen ítélet 31. pontjában felidézett célokat, mivel az elfogadott korlátozáson túl az utasok minden ellátástól meg lennének fosztva, így magukra lennének utalva. Márpedig, amint arra a főtanácsnok az indítványának 52. pontjában rámutatott, az ilyen utasok ellátása különösen fontos az olyan rendkívüli körülmények esetén, amelyek hosszú ideig tartanak, és éppen a légi járat törlése miatti várakozási idő rendkívüli hosszúsága esetén van szükség annak biztosítására, hogy azon utas, akinek a légi járatát törölték, a teljes várakozási idő alatt hozzáférhessen az alapvető termékekhez és szolgáltatásokhoz.
- 43 Következésképpen és a Ryanair állításával ellentétben, a 261/2004 rendeletből nem lehet arra következtetni, hogy az alapügyben előfordulóhoz hasonló körülmények között az e rendelet 5. és 9. cikkében meghatározott, az utasok ellátására vonatkozó kötelezettséget időbeli vagy pénzbeli szempontból korlátozni kellene.
- 44 Mindazonáltal meg kell bizonyosodni arról, hogy az előző pontban elfogadott értelmezés nem áll ellentmondásban az arányosság elvével, a Montreali Egyezményben szereplő „érdekek méltányos egyensúlyának” elvével és a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvével, valamint a Charta 16. és 17. cikkével. Az értelmezés általános elve szerint valamely uniós jogi aktust ugyanis – amennyire lehetséges – úgy kell értelmezni, hogy ne váljék kérdéssé annak érvényessége, és hogy megfeleljen az elsődleges jog egészének (a C-149/10. sz. Chatzi-ügyben 2010. szeptember 16-án hozott ítélet [EBHT 2010., I-8489. o.] 43. pontja).
- 45 Először is az arányosság elvét illetően emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróságnak a C-344/04. sz., IATA és ELFAA ügyben 2006. január 10-én hozott ítéletének (EBHT 2006., I-403. o.) 78–92. pontjában már volt alkalmja annak megállapítására, hogy a 261/2004 rendelet 5–7. cikke nem érvénytelen az arányosság elvének megsértése miatt.
- 46 Márpedig az alapügyben előfordulóhoz hasonló körülmények között még az ellátási kötelezettség időbeli és pénzbeli korlátozásának hiánya miatt sem indokolja semmilyen tény a Bíróság által az említett ítéletben tett, az érvényességre vonatkozó megállapítás megkérdőjelezését.
- 47 Az a körülmény, amely szerint a 261/2004 rendelet 9. cikkében meghatározott ellátási kötelezettség, amint arra a Ryanair hivatkozik, vitathatatlan pénzügyi következményekkel jár a légi fuvarozók számára, nem teheti kétségesse az említett megállapítást, mivel ezek a következmények nem tekinthetők aránytalannak az utasok magas szintű védelmének célkitűzéséhez képest.
- 48 Ugyanis a légi utasokat is magában foglaló fogyasztók védelmével kapcsolatos célkitűzés jelentősége igazolhatja az egyes gazdasági szereplők által elszenvedett – akár jelentős mértékű – hátrányos gazdasági következményeket (a fent hivatkozott Nelson és társai egyesített ügyekben hozott ítélet 81. pontja és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 49 Egyébiránt, amint arra a főtanácsnok az indítványának 58. és 60. pontjában rámutatott, a légi fuvarozóknak mint körültekintő gazdasági szereplőknek előre kell látniuk adott esetben az ellátási kötelezettségük teljesítéséhez kapcsolódó költségeket, ezenkívül az e kötelezettség miatt keletkezett költségeiket szabadon beépíthetik a repülőjegyek árába.
- 50 Ebből következően a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének b) pontja és 9. cikke nem ellentétes az arányosság elvével.
- 51 Mindazonáltal a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének b) pontjában és 9. cikkében meghatározott ellátási kötelezettség légi fuvarozó általi be nem tartása miatti kártalanítás címén csak azokat az összegeket lehet a légi utas számára megtéríteni, amelyek az egyes ügyek sajátos

körülményeire tekintettel szükségesnek, megfelelőnek és ésszerűnek bizonyulnak annak érdekében, hogy pótolják az említett utas légi fuvarozó általi ellátásának elmaradását, aminek értékelése a nemzeti bíróság feladata.

- 52 Másodszor a Montreali Egyezmény preambuluma utolsó bekezdésében szereplő „érdekek méltányos egyensúlyának” elvét illetően elegendő arra emlékeztetni, hogy a 261/2004 rendelet szerinti egységesített és azonnali kártalanítási intézkedések – amelyek között szerepel azon utasok ellátására vonatkozó kötelezettség, akiknek a légi járatát törölték – nem tartoznak azon intézkedések közé, amelyeknek a Montreali Egyezmény rögzíti az alkalmazási feltételeit (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Wallentin-Hermann-ügyben hozott ítélet 32. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).
- 53 Ennélfogva az említett rendelkezések érvényességét nem szükséges az említett egyezményben meghatározott „érdekek méltányos egyensúlyának” elvére tekintettel értékelni.
- 54 Harmadszor a hátrányos megkülönböztetés tilalma vagy az egyenlő bánásmód általános elvét illetően a Ryanair azt állítja, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének b) pontjában és 9. cikkében előírt ellátási kötelezettség olyan helyzetben, mint amelyről az alapügyben szó van, olyan kötelezettségeket ró a légi fuvarozókra, amelyek az alapügybelihez hasonló körülmények között nem terhelik a másféle közlekedési módokat, amely módokat a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló, 2007. október 23-i 1371/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 315., 14. o.), a tengeri és belvízi közlekedést igénybe vevő utasok jogairól, valamint a 2006/2004/EK rendelet módosításáról szóló, 2010. november 24-i 1177/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 334., 1. o.), valamint az autóbusszal közlekedő utasok jogairól és a 2006/2004/EK rendelet módosításáról szóló, 2011. február 16-i 181/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 55., 1. o.) szabályozza, jöhetnek a közlekedés kiterjedt és hosszabb ideig tartó megszakadása miatt valahol megrekedt utasok a közlekedés módjától függetlenül ugyanolyan helyzetben vannak.
- 55 Ebben a tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a fent hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítéletének 93–99. pontjában a Bíróság már megállapította, hogy a 261/2004 rendelet 5–7. cikke nem sérti az egyenlő bánásmód elvét.
- 56 A különféle közlekedési módokra vonatkozó ágazatokban tevékenykedő vállalkozások helyzete ugyanis nem hasonlítható össze, mivel – figyelembe véve a működésük módját – az azokhoz való hozzáférés feltételeit és a hálózataik elosztását, ezek a különféle közlekedési módok igénybevételük feltételeit tekintve nem felcserélhetők (a fent hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 96. pontja).
- 57 E körülmények között az uniós jogalkotó jogosult volt olyan szabályokat bevezetni, amelyek az érintett közlekedési ágazat szerint eltérően rendelkeznek a fogyasztó védelmének szintjéről.
- 58 Ebből következik, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének b) pontja és 9. cikke nem sérti a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvét.
- 59 Negyedszer, a Charta 16. és 17. cikkét illetően, amelyek a vállalkozás szabadságát, illetve a tulajdonhoz való jogot biztosítják, a Ryanair azt állítja, hogy az alapügyben előfordulóhoz hasonló körülmények között a légi fuvarozókra terhelt, az utasok ellátására vonatkozó kötelezettség következtében a légi fuvarozók elvesztik a munkájuk gyümölcsének és a befektetéseik hozamának egy részét.
- 60 Ebben a tekintetben mindenekelőtt arra kell emlékeztetni, hogy a vállalkozás szabadsága és a tulajdonhoz való jog nem korlátlan jogosultságokat jelentenek, hanem azokat a társadalomban betöltött szerepük alapján kell megítélni (lásd ebben az értelemben a C-544/10. sz. Deutsches Weintor ügyben 2012. szeptember 6-án hozott ítélet 54. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).

- 61 Továbbá a Charta 52. cikkének (1) bekezdése lehetővé teszi a Chartában szereplő jogok korlátozását, feltéve hogy a korlátozásra a törvény által, e jogok és szabadságok lényeges tartalmának, valamint az arányosság elvének tiszteletben tartásával kerül sor, továbbá a korlátozás elengedhetetlen, és ténylegesen az Unió által elismert általános érdekű célkitűzéseket vagy mások jogainak és szabadságainak védelmét szolgálja.
- 62 Végül az uniós jogrend által védett több jog ütközése esetén ezt az értékelést az e különböző jogok, valamint az azok közötti igazságos egyensúly védelméhez kapcsolódó követelmények szükségszerű összeegyeztetésének tiszteletben tartása mellett kell elvégezni (lásd ebben az értelemben a C-275/06. sz. Promusicae-ügyben 2008. január 29-én hozott ítélet [EBHT 2008., I-271. o.] 65. és 66. pontját, valamint a fent hivatkozott Deutsches Weintor ügyben hozott ítélet 47. pontját).
- 63 A jelen esetben a kérdést előterjesztő bíróság a Charta 16. és 17. cikkére hivatkozik. Mindazonáltal figyelembe kell venni annak 38. cikkét is, amely az EUMSZ 169. cikkhez hasonlóan az Unió politikáiban a légi utasokat is magukban foglaló fogyasztók védelme magas szintjének biztosítására irányul. Ugyanis, amint az a jelen ítélet 31. pontjában felidézésére került, ezen utasok védelme a 261/2004 rendelet alapvető célkitűzései között szerepel.
- 64 Márpedig a jelen ítéletnek az arányosság elvére vonatkozó 45–49. pontjából kitűnik, hogy a 261/2004 rendeletnek a jelen ítélet 43. pontjában értelmezett 5. cikke (1) bekezdésének b) pontja és 9. cikke esetében azt kell megállapítani, hogy azok megfelelnek a különböző érintett alapvető jogok összeegyeztetésére és az azok közötti igazságos egyensúly kialakítására vonatkozó követelménynek.
- 65 Ebből következően az említett rendelkezések nem sértik a Charta 16. és 17. cikkét.
- 66 Következésképpen a negyedik és az ötödik kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének b) pontját és 9. cikkét úgy kell értelmezni, hogy a légi járatnak az alapügybelihez hasonló időtartamú „rendkívüli körülmények” miatti törlése esetén teljesítenie kell az e rendelkezésekben előírt, a légi utasok ellátására vonatkozó kötelezettséget, és ez nem érinti az említett rendelkezések érvényességét.

A 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének b) pontjában és 9. cikkében meghatározott ellátási kötelezettség légi fuvarozó általi be nem tartása miatti kártalanítás címén mindazonáltal csak azokat az összegeket lehet a légi utas számára megtéríteni, amelyek az egyes ügyek sajátos körülményeire tekintettel szükségeseknek, megfelelőeknek és ésszerűeknek bizonyulnak annak érdekében, hogy pótolják az említett utas légi fuvarozó általi ellátásának elmaradását, aminek értékelése a nemzeti bíróság feladata.

A költségekről

- 67 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:

- 1) A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy 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 5. cikkét úgy kell értelmezni, hogy az olyan körülmények, mint az Eyjafjallajökull-vulkán kitörése miatt az európai légtér egy részének lezárása, az e**

rendelet értelmében vett „rendkívüli körülményeknek” minősülnek, amelyek nem mentesítik a légi fuvarozókat az említett rendelet 5. cikke (1) bekezdésének b) pontja és 9. cikke szerinti ellátási kötelezettségük alól.

- 2) A 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének b) pontját és 9. cikkét úgy kell értelmezni, hogy a légi járatnak az alapügybelihez hasonló időtartamú „rendkívüli körülmények” miatti törlése esetén teljesíteni kell az e rendelkezések szerinti, a légi utasok ellátására vonatkozó kötelezettséget, és ez nem érinti az említett rendelkezések érvényességét.

A 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének b) pontjában és 9. cikkében meghatározott ellátási kötelezettség légi fuvarozó általi be nem tartása miatti kártalanítás címén mindazonáltal csak azokat az összegeket lehet a légi utas számára megtéríteni, amelyek az egyes ügyek sajátos körülményeire tekintettel szükségeseknek, megfelelőeknek és ésszerűeknek bizonyulnak annak érdekében, hogy pótolják az említett utas légi fuvarozó általi ellátásának elmaradását, aminek értékelése a nemzeti bíróság feladata.

Aláírások