A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (nagytanács)

2006. január 10. *

A C-344/04. sz. ügyben,

az EK 234. cikk alapján előterjesztett előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Egyesült Királyság), a Bírósághoz 2004. augusztus 12-én érkezett 2004. július 14-i határozatával az előtte

az **International Air Transport Association,** valamint

a **European Low Fares Airline Association** kérelmére,

The Queen

és

a **Department for Transport**

* Az eljárás nyelve: angol.

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (nagytanács),

tagjai: V. Skouris elnök, P. Jann, C. W. A. Timmermans, A. Rosas, K. Schiemann, és J. Malenovský (előadó bíró) tanácselnökök, C. Gulmann, R. Silva de Lapuerta, K. Lenaerts, P. Kūris, Juhász E., G. Arestis és A. Borg Barthet bírák,

főtanácsnok: L. A. Geelhoed,
hivatalvezető: L. Hewlett főtanácsos,

tekintettel az írásbeli eljárásra és a 2005. június 7-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– az International Air Transport Association képviseletében M. Brealey QC és M. Demetriou barrister, J. Balfour solicitor megbízásából,

– a European Low Fares Airline Association képviseletében G. Berrisch Rechtsanwalt és C. Garcia Molyneux abogado,

– az Egyesült Királyság kormánya képviseletében M. Bethell, meghatalmazotti minőségben, segítője C. Lewis barrister,

– az Európai Parlament képviseletében K. Bradley és M. Gómez Leal, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Közösségek Tanácsa képviseletében E. Karlsson és K. Michoel, valamint R. Szostak, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Közösségek Bizottsága képviseletében F. Benyon és M. Huttunen, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2005. szeptember 8-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem egyrészt a visszautasított beszállás és légijáratok 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., 2004.2.17., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.) 5., 6. és 7. cikkének érvényességére vonatkozik. Másrészt, az EK 234. cikk második bekezdésének értelmezésére vonatkozik.

2 A kérelem az International Air Transport Association (a továbbiakban: IATA) és a European Low Fares Airline Association (a továbbiakban: ELFAA), valamint a Department for Transport (közlekedési minisztérium) között a 261/2004 rendelet végrehajtása tárgyában folyó jogvita keretében került előterjesztésre.

Jogi háttér

A nemzetközi jogi szabályozás

3 A Tanács 2001. április 5-i határozatával hagyta jóvá a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló egyezményt (HL L 194., 38. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 492. o.; a továbbiakban: Montreali Egyezmény).

4 A Montreali Egyezmény 17–37. cikke alkotja „A fuvarozó felelőssége és a kártérítés mértéke" címet viselő III. fejezetet.

5 Ezen egyezmény „Késedelem" című 19. cikke a következőképpen rendelkezik:

„A fuvarozó felelős az utasok, a poggyászok vagy a teherszállítmány légi szállításában bekövetkezett késésből eredő károkért. A fuvarozó azonban nem felelős az olyan késésből eredő károkért, amelyekről bebizonyítja, hogy ő, alkalmazottai és képviselői minden tőlük ésszerűen elvárható intézkedést megtettek a kár elkerülése érdekében, illetve hogy számára vagy számukra lehetetlen volt ezeket az intézkedéseket megtenni."

6 A hivatkozott egyezmény 22. cikkének (1) bekezdése a fuvarozó késedelemmel kapcsolatos felelősségét 4150 különleges lehívási jogra korlátozza. Ugyanezen cikk (5) bekezdése lényegében előírja, hogy ez a felelősségkorlátozás nem alkalmazható, ha a kár a fuvarozó cselekményének vagy mulasztásának következménye, amennyiben a kárt szándékosan okozta, vagy hanyag volt, és tudatában volt annak, hogy valószínűleg kár fog keletkezni.

7 Ugyanezen egyezmény „A követelések alapja" címet viselő 29. cikke az alábbiakat tartalmazza:

„Utasok, poggyász és teherszállítmány [helyes fordítás: áruk] szállítása esetén – bármilyen jogalapú – kártérítési per kizárólag ennek az egyezménynek a feltételeire és a felelősség [helyes fordítás: és a felelősség egyezményben előírt] korlátozására figyelemmel kezdeményezhető, függetlenül attól, hogy arra ezen egyezmény vagy egy szerződés alapján, szerződésen kívül károkozás alapján, vagy egyéb módon [helyes fordítása: egyéb jogcím alapján] kerül sor, valamint annak a sérelme nélkül, hogy kinek van joga pert indítani, és az milyen vonatkozó jogokkal rendelkezik. Bármely ilyen per esetén a büntető, példás vagy egyéb nem kártalanító kártérítés [helyes fordítás: egyéb, az eredeti állapot helyreállításán túlmenő kártérítés] nem behajtható."

A közösségi szabályozás

A 2027/97/EK rendelet

8 A légifuvarozók baleset esetén fennálló felelősségéről szóló, 1997. október 9-i 2027/97/EK tanácsi rendeletet (HL L 285., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 3. kötet, 489. o.) a 2002. május 13-i 889/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosította (HL L 140., 2. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 6. kötet, 246. o., a továbbiakban: 2027/97 rendelet).

9 A 2027/97/EK rendelet 3. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„(1) Az utasok és poggyászuk tekintetében a közösségi légifuvarozó felelősségét a Montreali Egyezménynek az ilyen felelősségre vonatkozó összes rendelkezése szabályozza."

10 A 2027/97 rendelet melléklete többek között az alábbi rendelkezéseket tartalmazza „Az utas késése [helyes fordítás: Az utasok szállítása során bekövetkezett késés" cím alatt:

„Az utas késése [helyes fordítás: Az utasok szállítása során bekövetkezett késés] esetén a légifuvarozó felelős a kárért, kivéve ha minden ésszerű intézkedést megtett a kár elkerülése érdekében, vagy lehetetlen volt ilyen intézkedések meghozatala. Az utas késéséért [helyes fordítás: Az utasok szállítása során bekövetkezett késésért] a felelősség 4150 SDR-re (helyi pénznemben kifejezett összegére [helyes fordítás: kerekített összegére]) korlátozódik."

A 261/2004 rendelet

11 A 261/2004 rendelet első és második preambulumbekezdése az alábbiakat tartalmazza:

„(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 légijárat törlése vagy hosszú késése súlyos gondot és kényelmetlenséget okoz az utasoknak."

12 A fenti rendelet tizenkettedik preambulumbekezdése szerint:

„A légijáratok törlése által az utasoknak okozott gondot és kényelmetlenséget szintén csökkenteni kellene. Ezt úgy kellene elérni, hogy ösztönözni kell a légifuvarozókat arra, hogy az utasokat a menetrend szerinti indulás időpontja előtt tájékoztassák a járatok törléséről, és ezenkívül ajánljanak nekik ésszerű átfoglalást, hogy az utasok más megoldást találhassanak. A légi fuvarozóknak, ha ezt elmulasztják, kártalanítaniuk kellene az utasokat, kivéve ha a járat törlésére olyan rendkívüli körülmények között kerül sor, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni."

13 A fenti rendelet tizennegyedik preambulumbekezdése értelmében:

„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 légijárat működésével össze nem egyeztethető meteorológiai feltételek, biztonsági kockázatok, váratlan repülésbiztonsági hiányosságok, és olyan sztrájkok esetén fordulhatnak elő, amelyek egy üzemeltető légifuvarozó működését befolyásolják."

14 A 261/2004 rendelet „Járat törlése" címet viselő 5. cikke kimondja:

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

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

b) az üzemeltető légi fuvarozó a 9. cikk (1) bekezdésének a) pontjának 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 [helyes fordítás: segítséget ajánl fel]; és

c) joguk van az üzemeltető légifuvarozó 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 négyórás késéssel érjék 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 érjék el.

(2) A járat törlésére vonatkozó tájékoztatás esetén az utasok részére magyarázatot [helyes fordítás: tájékoztatást] kell adni a lehetséges alternatív közlekedési módokról.

(3) Az üzemeltető légi fuvarozó nem köteles kártérítést 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.

(4) A bizonyítási teher azokkal a kérdésekkel kapcsolatban, hogy az utast tájékoztatták-e, és ha igen, mikor tájékoztatták a járat törléséről, az üzemeltető légi fuvarozóra hárul."

15 A 261/2004 rendelet „Késés" címet viselő 6. cikke az alábbiak szerint rendelkezik:

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

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

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

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

akkor az utasoknak az üzemeltető légi fuvarozó

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

ii) amennyiben az indulás időpontja ésszerű számítás szerint a korábbi bejelentett indulását követő nap [helyes fordítás: az eredetileg bejelentett indulás időpontját követő nap], a 9. cikk (1) bekezdésének b) és a 9. cikk (1) bekezdésének c) pontjában előírt segítséget; és

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

(2) A segítséget a légi fuvarozó minden esetben köteles a fenti, valamennyi távolsági kategóriára megállapított időtartamon belül felajánlani [helyes fordítás: minden esetben a fenti, a távolsági kategóriától függően megállapított vonatkozó határidőn belül köteles felajánlani]."

16 A 261/2004 rendelet „Kártalanításhoz való jog" című 7. cikke kimondja:

„(1) E cikkre való hivatkozáskor az utasok az alábbi összegű kártérítést kapják:

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

b) 400 EUR-t minden 1500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőútra, és minden egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőútra;

c) 600 EUR-t minden, az a) és b) pontba nem sorolható repülőútra.

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.

(2) Amennyiben az utasoknak a 8. cikk szerint átfoglalást ajánlanak végső célállomásukhoz egy olyan alternatív légi járaton, amelynek érkezési időpontja annak a járatnak a menetrend szerinti érkezési időpontjánál, amelyre eredetileg jegyet váltottak, legfeljebb:

a) két órával későbbi, az összes 1500 kilométeres vagy annál rövidebb repülőút esetében; vagy

b) három órával későbbi, az összes 1500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőút tekintetében, és minden egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőút esetében, vagy

c) négy órával későbbi, az a) és b) pontba nem sorolható összes egyéb repülőút esetében,

akkor az üzemeltető légi fuvarozó az (1) bekezdésben előírt kártalanítást 50%-kal csökkentheti.

(3) Az (1) bekezdésben említett kártalanítás kifizetése készpénzben, elektronikus banki átutalással, banki átutalással vagy bankcsekkel, illetve – az utas írásos beleegyezése esetén – utazási utalvánnyal és/vagy más szolgáltatásokkal történik.

(4) Az (1) és (2) bekezdésben említett távolságokat a gömbi főkörön mért távolság módszerével kell mérni."

17 A 261/2004 rendelet „Visszatérítéshez vagy átfoglaláshoz való jog" című 8. cikke értelmében:

„(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 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 [helyes fordítás: utazási csomag] részét képezi, kivéve a visszatérítés jogát, amennyiben a 90/314/EGK irányelv szerint ilyen jog keletkezik.

(3) Amennyiben egy várost vagy régiót több repülőtér szolgál ki, és az üzemeltető légi fuvarozó az utasnak a helyfoglaláshoz képest egy alternatív repülőtérre induló légi járatot ajánl, akkor az üzemeltető légi fuvarozót terheli az utas átszállításának a költsége az alternatív repülőtérről arra a repülőtérre, amelyre a jegyet váltották, vagy az utassal történt megállapodás alapján egy másik közeli célállomásra."

18 A 261/2004 rendelet „Ellátáshoz való jog" címet viselő 9. cikke szerint:

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

a) 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.

(3) E cikk alkalmazásakor az üzemeltető légi fuvarozó különösen figyelmet fordít a csökkent mozgásképességű személyek és az őket kísérő személyek szükségleteire, valamint a kíséret nélkül utazó gyermekek szükségleteire."

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

19 Az IATA 130 ország 270 légitársaságát tömörítő és a világ menetrendszerű légi járatai utasszállításának 98%-át lebonyolító szövetség. Az ELFAA 2004 januárjában létrehozott szövetség, amely 9 európai ország 10 diszkont légitársaságának érdekeit képviseli. A fenti két szövetség a High Court of Justice (England and Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) előtt keresetet nyújtott be a Department for Transport (közlekedési minisztérium) ellen a 261/2004 rendelet végrehajtása jogszerűségének bírósági felülvizsgálata („judicial review") érdekében.

20 Mivel véleménye szerint az alapeljárás felpereseinek érvelése nem megalapozatlan, a High Court of Justice úgy határozott, hogy előzetes döntéshozatal céljából a Bíróság elé terjeszti azt a hét kérdést, amelyekkel ezek a 261/2004 rendelet érvényességét vitatják. Mivel a közlekedési minisztérium kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy helyénvaló lenne a fenti kérdések közül hat előterjesztése, mert álláspontja szerint ezek nem támasztottak megalapozott kételyt a hivatkozott rendelet érvényessége vonatkozásában, a High Court of Justice arra keres választ, hogy milyen feltétel teljesülése szükséges, illetve milyen küszöböt kell átlépni ahhoz, hogy valamely közösségi jogi aktus érvényességével kapcsolatban az EK 234. cikk második bekezdése alapján a kérdést kötelező legyen a Bíróság elé terjeszteni. E körülmények között a High Court of Justice (England and Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1. Érvénytelen-e a 261/2004 rendelet 6. cikke azon az alapon, hogy megsérti [...] a Montreáli Egyezményt, és különösen annak 19., 22. és 29. cikkét, és érinti-e ez

(bármely más fontos tényezővel összefüggésben) a rendelet egészének érvényességét?

2. Megsértették-e az EK 251. cikkben foglalt eljárási szabályokat a [261/2004] rendelet 5. cikkének módosításakor, a szövegtervezet egyeztetőbizottság általi megvitatása során, és amennyiben igen, érvénytelen-e a rendelet 5. cikke, és amennyiben igen, érinti-e ez (bármely más fontos tényezőkkel összefüggésben) a rendelet egészének érvényességét?

3. Érvénytelen-e (teljes egészében vagy részben) a 261/2004 rendelet 5. és 6. cikke azon az alapon, hogy sérti a jogbiztonság elvét, és amennyiben igen, érinti-e ez az érvénytelenség (bármely más fontos tényezőkkel összefüggésben) a rendelet egészének érvényességét?

4. Érvénytelen-e (teljes egészében vagy részben) a 261/2004 rendelet 5. és 6. cikke azon az alapon, hogy nem támasztja alá indokolás, illetve nem megfelelő indokolás támasztja alá, és amennyiben igen, érinti-e ez az érvénytelenség (bármely más fontos tényezőkkel összefüggésben) a rendelet egészének érvényességét?

5. Érvénytelen-e (teljes egészében vagy részben) a 261/2004 rendelet 5. és 6. cikke azon az alapon, hogy sérti a közösségi intézkedésekkel szemben támasztott követelménynek számító arányosság elvét, és amennyiben igen, érinti-e ez az érvénytelenség (bármely más fontos tényezőkkel összefüggésben) a rendelet egészének érvényességét?

6. Érvénytelen-e (teljes egészében vagy részben) a 261/2004 rendelet 5. és 6. cikke azon az alapon, hogy önkényesen vagy objektíven igazolt ok nélkül hátrányosan különbözteti meg különösen a második felperes szervezet tagjait, és amennyiben igen, érinti-e ez az érvénytelenség (bármely más fontos tényezőkkel összefüggésben) a rendelet egészének érvényességét?

7. Semmis vagy érvénytelen-e (teljes egészében vagy részben) a rendelet 7. cikke azon az alapon, hogy a járatok törlése esetére – kivéve ha azt rendkívüli körülmények idézték elő – meghatározott felelősséget előíró szabály diszkriminatív, nem tesz eleget a közösségi intézkedésekkel szemben támasztott arányossági követelményeknek, illetve nem megfelelően indokolt, és amennyiben igen, érinti-e ez az érvénytelenség (bármely más fontos tényezőkkel összefüggésben) a rendelet egészének érvényességét?

8. Ha egy nemzeti bíróság megengedte, hogy olyan keresetet nyújtsanak be előtte, amely felveti egy közösségi jogi aktus rendelkezései érvényességének kérdését, és ez a bíróság a keresetet védhetőnek találja, és nem tartja megalapozatlannak, léteznek-e ebben az esetben olyan, kritériumot vagy küszöböt előíró közösségi jogi elvek, amelyeket a nemzeti bíróságnak alkalmaznia kell, amikor az EK 234. cikk második bekezdése alapján arról határoz, hogy a Bíróság elé utalja-e ezeket az érvényességet érintő kérdéseket?"

21 A Bíróság elnöke 2004. szeptember 24-i végzésével elutasította a nemzeti bíróságnak az eljárási szabályzat 104a. cikke első bekezdése szerinti gyorsított eljárás iránti kérelmét.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

A nyolcadik kérdésről

22 Az elsőként megvizsgálandó nyolcadik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy az EK 234. cikk második bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy a nemzeti bíróság csak abban az esetben köteles valamely közösségi jogi aktus érvényességére vonatkozó előzetes döntéshozatali kérdést a Bíróság elé terjeszteni, amennyiben az érvényességgel kapcsolatban felmerült kétség bizonyos mértéket meghalad.

Az elfogadhatóságról

23 Az Európai Parlament álláspontja szerint a kérdés nem elfogadható, mivel a Bíróság által adható válasz nem lenne hasznos a nemzeti bíróság előtt folyó és a 261/2004 rendelet érvényességére vonatkozó jogvita eldöntéséhez.

24 Ebben a tekintetben az állandó ítélkezési gyakorlatból következik, hogy a nemzeti bíróságok által előterjesztett előzetes döntéshozatal iránti kérelem elutasítása csak abban az esetben lehetséges, amennyiben nyilvánvaló, hogy a közösségi jog értelmezése, amelyet a nemzeti bíróság kért, nem függ össze az alapeljárás tényállásával vagy tárgyával, illetve ha a szóban forgó probléma hipotetikus jellegű, és a Bíróság nem rendelkezik azon ténybeli és jogi elemek ismeretével, amelyek szükségesek ahhoz, hogy a feltett kérdéseket hasznosan megválaszolja (lásd különösen a C-415/93. sz. Bosman-ügyben 1995. december 15-én hozott ítélet [EBHT 1995., I-4921. o.] 61. pontját, a C-105/94. sz. Celestini-ügyben 1997. június 5-én hozott ítélet [EBHT 1997., I-2971. o.] 22. pontját és a C-355/97. sz., Beck és Bergdorf ügyben 1999. szeptember 7-én hozott ítélet [EBHT 1999., I-4977. o.] 22. pontját). Ezen esetektől eltekintve a Bíróság fő szabály szerint köteles határozni a közösségi jog értelmezésére vonatkozóan előterjesztett kérdésekről (lásd a fent hivatkozott Bosman-ítélet 59. pontját).

25 Mivel az alapügyben a felperesek vitatták a 261/2004 rendelet érvényességét a nemzeti bíróság előtt, ez utóbbinál az a kérdés merült fel, hogy vajon a rendelet érvényességének vitatása indokolja-e azt, hogy az EK 234. cikk szerinti előzetes döntéshozatal iránti kérelmet terjesszen a Bíróság elé. Következésképpen, a hivatkozott rendelkezésnek a nemzeti bíróság által a jelen kérdésben kért értelmezését nem lehet az alapeljárás tárgyával összefüggésben nem állónak tekinteni. Az a körülmény, hogy a nemzeti bíróság egyidejűleg a 261/2004 rendelet érvényességével kapcsolatos kérdéseket is a Bíróság elé terjesztett, és az ezekre adandó válaszok feltehetően elősegítik az alapeljárás eldöntését, nem jelenti azt, hogy az EK 234. cikk értelmezésére vonatkozó kérdés ne lenne releváns.

26 Következésképpen az előterjesztett kérdést meg kell válaszolni.

Az ügy érdeméről

27 Emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a nemzeti bíróságok nem rendelkeznek hatáskörrel a közösségi intézmények jogi aktusai érvénytelenségének megállapítására. A Bíróság EK 234. cikkben elismert hatásköreinek alapvető célja ugyanis lényegében annak biztosítása, hogy a közösségi jogot a nemzeti bíróságok egységesen alkalmazzák. Az egységesség e követelménye különösen kényszerítő erejű, ha egy közösségi jogi aktus érvényességéről van szó. A közösségi jogi aktusok érvényessége tekintetében a tagállamok bíróságai között fennálló különbségek magát a közösségi jogrendszer egységességét kérdőjeleznék meg, és a jogbiztonság alapvető követelményét veszélyeztetnék (a 314/85. sz. Foto-Frost-ügyben 1987. október 22-én hozott ítélet [EBHT 1987., 4199. o.] 15. pontja, a C-27/95. sz. Bakers of Nailsea ügyben 1997. április 15-én hozott ítélet [EBHT 1997., I-1847. o.] 20. pontja, és a C-461/03. sz. Gaston Schul Douane-expediteur ügyben 2005. december 6-án hozott ítélet [EBHT 2005., I-10537. o.] 21. pontja). Tehát egyedül a Bíróság rendelkezik hatáskörrel valamely közösségi jogi aktus érvénytelenségének megállapítására (a C-143/88. és C-92/89. sz., Zuckerfabrik Süderdithmarschen és Zuckerfabrik Soest egyesített ügyekben 1991. február 21-én hozott ítélet [EBHT 1991., I-415. o.] 17. pontja és a C-6/99. sz., Greenpeace France és társai ügyben 2000. március 21-én hozott ítélet [EBHT 2000., I-1651. o.] 54. pontja).

28 Ebben a vonatkozásban meg kell jegyezni, hogy az EK 234. cikk nem jelent jogorvoslati lehetőséget a felek számára valamely, a nemzeti bíróság előtt folyamatban lévő ügyben, és az a tény, hogy az egyik fél állítása szerint a jogvita a közösségi jog értelmezésének kérdését veti fel, önmagában nem elegendő ahhoz, hogy az érintett bíróság köteles legyen a kérdést az EK 234. cikk értelmében felmerült kérdésnek tekinteni (lásd ebben az értelemben a 283/81. sz., Cilfit és társai ügyben 1982. október 6-án hozott ítélet [EBHT 1982., 3415. o.] 9. pontját). Következésképpen az, hogy valamely közösségi jogi aktus érvényességét vitatják a nemzeti bíróság előtt, önmagában nem elégséges ok arra, hogy előzetes döntéshozatal iránti kérelemmel kelljen a Bírósághoz fordulni.

29 Azon tagállami bíróságokra vonatkozóan, amelyeknek határozatai ellen a nemzeti jog értelmében van jogorvoslati lehetőség, a Bíróság kimondta, hogy ezek a bíróságok vizsgálhatják valamely közösségi jogi aktus érvényességét, és amennyiben nem találják megalapozottnak a felek által a bíróság előtt felhozott érvénytelenségi okokat, elutasíthatják azokat, megállapítva, hogy a jogi aktus teljes egészében érvényes. Így eljárva ugyanis nem kérdőjelezik meg a közösségi jogi aktus létét (a fent hivatkozott Foto-Frost-ítélet 14. pontja).

30 Ezzel szemben, abban az esetben, ha ezek a bíróságok úgy vélik, hogy a felek által előadott – vagy adott esetben a bíróság által hivatalból megvizsgált – érvénytelenségi ok vagy okok (lásd ebben az értelemben a 126/80. sz. Salonia-ügyben 1981. június 16-án hozott ítélet [EBHT 1981., 1563. o.] 7. pontját) megalapozottak, kötelesek felfüggeszteni az eljárást és az érvényesség kérdésében előzetes döntéshozatal iránti kérelemmel fordulni a Bírósághoz.

31 Másfelől, az előzetes döntéshozatali eljárás működéséhez elengedhetetlen együttműködés szelleme azt is megköveteli, hogy a nemzeti bíróság az előzetes döntéshozatalra utaló határozatában kifejtse azt, hogy miért tartja szükségesnek az utalást.

32 Következésképpen a nyolcadik kérdésre azt a választ kell adni, hogy amennyiben valamely nemzeti bíróság, amelynek határozatai ellen a nemzeti jog értelmében van

jogorvoslati lehetőség, arra az álláspontra jut, hogy a felek által előadott – vagy adott esetben hivatalból megvizsgált – érvénytelenségi ok vagy okok megalapozottak, köteles felfüggeszteni az eljárást és az érvényesség vizsgálata érdekében előzetes döntéshozatal iránti kérelemmel fordulni a Bírósághoz.

A többi kérdésről

33 Az első hét kérdésével a nemzeti bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 261/2004 rendelet 5., 6. és 7. cikke érvénytelen-e, és amennyiben igen, az érvénytelenségük a rendelet egészének érvénytelenségét eredményezi-e.

A 261/2004 rendelet 6. cikkének a Montreali Egyezménnyel való összeegyeztethetőségéről

34 Az első kérdésével a nemzeti bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 261/2004 rendelet 6. cikke összeegyeztethetetlen-e a Montreali Egyezmény 19., 22. és 29. cikkével.

35 Előzetesen emlékeztetni kell arra, hogy az EK 300. cikk (7) bekezdése szerint „[a]z e cikkben megállapított feltételek mellett megkötött megállapodások kötelezőek a Közösség intézményeire és a tagállamokra". A Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint ezek a megállapodások a jogszabályi hierarchiában megelőzik a másodlagos közösségi jogot (a C-61/94. sz., Bizottság kontra Németország ügyben 1996. szeptember 10-én hozott ítélet [EBHT 1996., I-3989. o.] 52. pontja és a C-286/02. sz. Bellio F.lli-ügyben 2004. április 1-jén hozott ítélet [EBHT 2004., I-3465. o.] 33. pontja).

36 A Montreali Egyezményt, amelyet a Közösség 1999. december 9-én írt alá az EK 300. cikk (2) bekezdése alapján, a Tanács 2001. április 5-i határozatával hagyta jóvá, és az 2004. június 28-án lépett hatályba a Közösség tekintetében. Ebből következik, hogy ettől az időponttól kezdődően az állandó ítélkezési gyakorlat értelmében az egyezmény rendelkezései a közösségi jogrend szerves részét képezik (a 181/73. sz. Haegeman-ügyben 1974. április 30-án hozott ítélet [EBHT 1974., 449. o.] 5. pontja és a 12/86. sz. Demirel-ügyben 1987. szeptember 30-án hozott ítélet [EBHT 1987., 3719. o.] 7. pontja). Ezen időpont után – 2004. július 14-i határozatával – döntött úgy a nemzeti bíróság, hogy az előtte *„judicial review"* iránti kérelem tárgyában folyamatban lévő ügyben előzetes döntéshozatal iránti kérelmet terjeszt a Bíróság elé.

37 A 261/2004 rendelet 6. cikke úgy rendelkezik, hogy valamely járat jelentős késése esetén az üzemeltető légi fuvarozó köteles az érintett utasoknak segítséget és ellátást felajánlani. A fenti rendelkezés nem írja elő, hogy a légi fuvarozó szabadulhat a fenti kötelezettségek alól olyan rendkívüli körülmények esetén, amelyeket minden ésszerű intézkedés megtétele mellett sem lehetett volna elkerülni.

38 Az IATA és az ELFAA előadták a nemzeti bírósághoz előterjesztett kérelmükben, majd a Bíróság előtt fenntartották, hogy ezért a hivatkozott 6. cikk összeegyeztethetetlen a Montreali Egyezmény rendelkezéseivel, amelynek 19. cikke és 22. cikkének (1) bekezdése a légi fuvarozó felelősségét kizáró, illetve felelősségét korlátozó kikötést tartalmaz az utasok szállítása során bekövetkezett késés esetén, és amely 29. cikkében úgy rendelkezik, hogy kártérítési per, bármilyen jogcímen, kizárólag az egyezményben előírt feltételek szerint és korlátok között indítható.

39 Ebben a tekintetben meg kell állapítani, hogy a Montreali Egyezmény 19., 22. és 29. cikke olyan jogi normák közé tartozik, amelyek tekintetében a Bíróság hatáskörrel rendelkezik a közösségi intézmények által hozott aktusok érvényességének vizsgálatára, mivel azt egyrészt sem az egyezmény természete, sem annak rendszere nem gátolja, másrészt ez a három rendelkezés a tartalma vonatkozásában feltétel nélkülinek és kellően pontosnak tűnik.

40 Ezen cikkek értelmezése tekintetében ki kell emelni, hogy az állandó ítélkezési gyakorlatnak megfelelően a nemzetközi szerződéseket a szövegük szerint és a célkitűzéseik fényében kell értelmezni. A szerződések jogáról szóló 1969. évi május 23-i Bécsi Egyezmény 31. cikke, továbbá az államok és a nemzetközi szervezetek közötti, valamint a nemzetközi szervezetek egymás közötti szerződéseinek jogáról szóló 1986. március 21-i egyezmény 31. cikke – amelyek ebben a tekintetben az általános nemzetközi szokásjogot fejezik ki – kimondják, hogy a szerződést jóhiszeműen, kifejezéseinek szövegösszefüggésükben szokásos értelme szerint, valamint tárgya és célja figyelembevételével kell értelmezni (lásd ebben az értelemben a C-268/99. sz., Jany és társai ügyben 2001. november 20-án hozott ítélet [EBHT 2001., I-8615. o.] 35. pontját).

41 A Montreali Egyezmény preambulumából az következik, hogy a részes államok felismerték, „hogy fontos a nemzetközi légi szállítás megrendelői érdekvédelmének biztosítása, valamint hogy szükség van az eredeti állapot helyreállításának elvén alapuló méltányos kártérítésre". Ezért ezen célkitűzés fényében kell megvizsgálni, hogy a hivatkozott egyezmény szerzői milyen hatályt kívántak biztosítani a 19., 22. és 29. cikk rendelkezéseinek.

42 A Montreali Egyezmény hivatkozott, „A fuvarozó felelőssége és a kártérítés mértéke" című rendelkezéseiből kitűnik, hogy ezek meghatározzák azokat a feltételeket, amelyek szerint az utasok a késésből eredő kárért a légi fuvarozók ellen kártérítési keresetet indíthatnak. E rendelkezések a fuvarozó felelősségét utasonként 4150 különleges lehívási jog összegre korlátozzák.

43 Meg kell állapítani, hogy a légi személyszállításban a késedelem – és különösen a jelentős késés – általában kétféle kárt okozhat. Egyrészt a nagyon jelentős késés egyrészt minden utas számára szinte ugyanolyan kárt okoz, amelynek orvoslására alkalmas az egységesített és azonnali, minden érdekelt számára felajánlott segítségnyújtás és ellátás, mint például üdítőitalok, étkezés, szállás vagy telefonhívás

lehetőségének a biztosítása. Másrészt, az utasoknál felmerülhet az utazásuk céljával összefüggő egyedi kár, amelynek orvoslása az okozott kár mértékének esetenkénti elbírálását követeli meg, és következésképpen ez csak utólagos és egyéniesített kártérítés tárgya lehet.

44 A Montreali Egyezmény 19., 22. és 29. cikkéből egyértelműen kiderül, hogy ezek a rendelkezések csak azt szabályozzák, hogy valamely járat késése esetén az érintett utasok milyen feltételekkel nyújthatnak be kártalanításra irányuló egyéni kártérítés iránti keresetet az ilyen késésből keletkezett kárért felelős fuvarozó ellen.

45 Sem ezekből a rendelkezésekből, sem a Montreali Egyezmény bármely más rendelkezéséből nem következik az, hogy az egyezmény alkotói meg kívánták volna védeni a szóban forgó fuvarozókat minden más beavatkozástól, különösen azoktól, amelyeket a hatóságok megtehetnek annak érdekében, hogy egységesített formában és azonnal – a bírósági úton történő jogérvényesítéssel szükségszerűen együtt járó nehézségek elkerülésével – jóvátegyék azokat a károkat, amelyeket a légi személyszállítás késéséből következő kényelmetlenségek okoznak.

46 A Montreali Egyezmény ezért nem lehet akadálya annak, hogy a közösségi jogalkotó a közlekedéspolitika és fogyasztóvédelem terén ráruházott hatáskörében meghatározza azokat a feltételeket, amelyek szerint a fent említett kényelmetlenségekkel okozott károkat jóvá kell tenni. Mivel a 261/2004 rendelet 6. cikkében meghatározott, a járatok jelentős késése esetén az utasoknak nyújtandó segítség és ellátás egységesített és azonnali kártalanítási intézkedés, nem tartozik azon intézkedések közé, amelyeknek a hivatkozott egyezmény rögzítette a feltételeit. A 6. cikkben előírt szabályozás így egyszerűen a Montreali Egyezményből következő szabályozás előtti szakaszban működik.

47 Az egységesített és azonnali segítségnyújtás és ellátás önmagában nem gátolja azt, hogy az érintett utasok abban az esetben, ha a szóban forgó késés más kártérítési igényt keletkeztető kárt is okozott, a Montreali Egyezményben meghatározott feltételek szerint keresetet indítsanak kárigényük érvényesítése érdekében.

48 A fenti intézkedéseket – amelyek az utasok érdekeinek védelmét erősítik, és javítják azon feltételeket, amelyekkel vonatkozik rájuk a kártérítés elve – nem lehet a Montreali Egyezménnyel összeegyeztethetetlennek tekinteni.

A 261/2004 rendelet 5. cikkének érvényességéről, figyelemmel az EK 251. cikkre

49 A második kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy az EK 251. cikk szerinti egyeztetőbizottság a 2003. március 18-i 27/2003/EK közös álláspontból (HL C 125 E, 63. o.) származó, a 261/2004 rendelet eredeti tervezete (a továbbiakban: rendelettervezet) 5. cikkének módosítása során betartotta-e a hivatkozott rendelkezés által előírt eljárási követelményeket.

50 Előzetesen fel kell idézni a 261/2004 rendelet elfogadására irányuló eljárás során a hivatkozott egyeztetőbizottság bekapcsolódásának hátterét, különösen a közösségi jogalkotó arra vonatkozó megfontolásaira figyelemmel, hogy figyelembe vegyenek-e, vagy sem, olyan körülményeket, amelyek mentesítenék a légi fuvarozókat az utasoknak nyújtandó ellátási és segítségnyújtási kötelezettség alól a járat törlése vagy jelentős késése esetén.

51 27/2003 közös álláspontjában a Tanács úgy határozott, hogy a légi fuvarozók mentesülhetnek a rendelettervezet 5. cikkében a járat törlése esetére előírt kártalanítási és ellátási kötelezettség alól, valamint ugyanezen tervezet 6. cikkében a jelentős késés esetén előírt ellátási kötelezettségük alól, ha az érdekeltek bizonyítani tudják, hogy a járat törlésére olyan rendkívüli körülmények következtében került sor, amelyeket minden ésszerű intézkedés megtétele mellett sem lehetett volna elkerülni.

52 A fenti közös álláspont vizsgálata során, 2003. július 3-án második olvasatban a Parlament nem javasolt semmilyen módosítást a rendelettervezet 5. cikkéhez. Ezzel szemben elfogadott – többek között – egy, az ugyanezen tervezet 6. cikkére vonatkozó 11. sz. módosítást ezzel kapcsolatban, amellyel törölt minden utalást a rendkívüli körülmények miatti kimentési okra (a továbbiakban: rendkívüli körülmények miatti kimentés).

53 2003. szeptember 22-i levelével a Tanács tudatta, hogy nem áll módjában a Parlament által javasolt összes módosítást elfogadni, és a Tanács elnöke a Parlament elnökével egyetértésben összehívta az egyeztetőbizottságot.

54 2003. október 14-i ülésén az egyeztetőbizottság megegyezésre jutott egy – 2003. december 1-jén jóváhagyott – közös szövegtervezetről, amely szerint a rendelettervezet 5. cikkéből töröltek minden, a rendkívüli körülmények miatti kimentési okra vonatkozó utalást, amely alapján a légi fuvarozók a járatok törlése esetén mentesülhettek volna az ellátási kötelezettségük alól. A rendeletet az egyeztetőbizottság fenti közös álláspontjának megfelelően a Parlament harmadik olvasatban 2003. december 18-án, a Tanács pedig 2004. január 26-án elfogadta.

55 Az alapeljárás felpereseinek álláspontja szerint a rendelettervezet 5. cikkének módosításával, amelyet nem érintettek a Parlament által második olvasatban javasolt módosítások, az egyeztetőbizottság túllépte az EK 251. cikk által ráruházott hatáskörét.

56 Ebben a tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az egyeztetőbizottságot az együttdöntési eljárás során akkor kell összehívni, ha a Tanács nem ért egyet a Parlament által második olvasatban javasolt módosításokkal. Nem vitatott, hogy nem volt egyetértés a 261/2004 rendelet elfogadásának eljárása során, így az egyeztetőbizottság összehívása indokolt volt.

57 A IATA állításával ellentétben az egyeztetőbizottságnak – amennyiben sor került az összehívására – nem az a feladata, hogy a Parlament által javasolt módosítások tekintetében megegyezésre jusson, hanem magának az EK 251. cikkének megfogalmazása szerint az, hogy „megállapodásra jusson egy közös szövegtervezetről", megvizsgálva a Tanács által elfogadott közös álláspontot, figyelemmel a Parlament által javasolt módosításokra. Az EK 251. cikk szövege önmagában nem tartalmaz korlátozást a közös szövegtervezetről való megállapodás elérése érdekében szükséges intézkedések tartalmára vonatkozóan.

58 Az „egyeztetés" kifejezés használatával a Szerződés alkotóinak az volt a szándéka, hogy biztosítsák a választott eljárás hatékony érvényesülését, és az egyeztetőbizottságra széles mérlegelési jogkört ruházzanak. A nézeteltérések ily módon való rendezésével pontosan az volt a szándékuk, hogy a Parlament és a Tanács álláspontja minden vitás kérdést megvizsgálva, és az Európai Közösségek Bizottságának – amelynek feladata, hogy megtegyen „minden szükséges kezdeményezést a [...] Parlament és a Tanács álláspontjának közelítése érdekében" – az egyeztetőbizottság munkájában való aktív részvételével közeledjen.

59 A fenti nézőpontból, figyelemmel a Bizottságra ruházott közvetítői szerepre, valamint arra, hogy a Parlament és a Tanács végső soron szabadon elfogadhatja vagy elvetheti az egyeztetőbizottság által jóváhagyott közös szövegtervezetet, az EK 251. cikket nem lehet akképpen értelmezni, hogy az a hivatkozott bizottság hatáskörét elvben korlátozza. Csupán az a körülmény, hogy a jelen ügyben a rendelettervezet 5. cikke tekintetében a Parlament a második olvasatban nem javasolt módosítást, nem alapozza meg azt, hogy a hivatkozott bizottság túllépte volna az EK 251. cikk által ráruházott hatáskörét.

60 Az alapeljárás felperesei előadják továbbá, hogy mivel az egyeztetőbizottság ülései nem nyilvánosak, sérülnek a képviseleti demokrácia elvei.

61 Bizonyos, hogy a Parlamentnek a Szerződés által meghatározott eljárások szerinti eredményes részvétele a közösségi jogalkotásban lényeges eleme a Szerződés által megkívánt intézményi egyensúlynak. Nem vitatott azonban, hogy a Parlament az egyeztetőbizottságban képviselettel rendelkezik, és hogy e képviselet a Parlamentben részt vevő politikai csoportok viszonylagos súlyának megfelelően áll össze. Ezenkívül az egyeztetőbizottság által elfogadott közös szövegtervezetet az EK 251. cikk (5) bekezdése értelmében a Parlamentnek magának kell megvizsgálnia és jóváhagynia. Ez a vizsgálat, amely szükségképpen ezen választott testület munkája szokásos átláthatóságának megfelelően zajlik, biztosítja az összes kérdéses szakaszban a Parlament eredményes részvételét a jogalkotási folyamatban, eleget téve a képviseleti demokrácia alapelveinek.

62 Meg kell jegyezni, az iratokra figyelemmel, hogy a jelen ügyben különösen abban volt nézeteltérés, ami miatt az egyeztetőbizottság összehívására sor került, azaz hogy a légi fuvarozók hivatkozhatnak-e, vagy sem, a rendkívüli körülmények miatti kimentési okra, hogy szabaduljanak a járat jelentős késése esetén a rendelettervezet 6. cikkében előírt segítségnyújtási és ellátási kötelezettség alól. Az egyeztetőbizottság ebben a tekintetben arra a megállapodásra jutott, hogy a tervezet 6. cikkéből

törölnek minden, a rendkívüli körülmény miatti kimentési okra való utalást annak érdekében, hogy biztosítsák az utasok azonnali ellátását és a segítségnyújtást, a járat késésének okától függetlenül. A koherens és szimmetrikus megközelítés biztosítása érdekében a bizottság úgy döntött, hogy az említett tervezet 5. cikkéből a járat törlése esetén felmerülő ellátási és segítségnyújtási kötelezettség tekintetében is törlik ugyanezt az utalást.

63 E körülmények között az egyeztetőbizottság nem lépte túl a hatáskörét a rendelettervezet 5. cikkének módosítása során.

Az indokolási kötelezettségről és a jogbiztonság elvének tiszteletben tartásáról

64 Harmadik és negyedik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 261/2004 rendelet 5. és 6. cikke érvénytelen-e amiatt, hogy nem felel meg a jogbiztonság elvének vagy az indokolási kötelezettségnek. Hetedik kérdésével szintén arra vár választ, hogy a hivatkozott rendelet 7. cikke megfelel-e ez utóbbi követelménynek.

65 Az alapeljárás felperesei előadják, hogy a vitatott rendeletben olyan kétértelműségek, joghézagok és ellentmondások találhatók, amelyek befolyásolják a rendelet jogszerűségét, figyelemmel mind az indokolási kötelezettségre, mind a jogbiztonság elvének tiszteletben tartására.

66 Ezzel kapcsolatban arra kell emlékeztetni, hogy bár az EK 253. cikk által megkövetelt indokolásnak világosan és félreérthetetlenül be kell mutatnia a kifogásolt jogi aktust elfogadó közösségi hatóság érvelését úgy, hogy az érdekeltek megismerhessék a meghozott intézkedés indokait, és a Bíróság gyakorolhassa felülvizsgálatát, nem

szükséges azonban, hogy a hatóság valamennyi jelentőséggel bíró tény- és jogkérdésre kitérjen (lásd különösen a C-122/94. sz., Bizottság kontra Tanács ügyben 1996. február 29-én hozott ítélet [EBHT 1996., I-881. o.] 29. pontját, a C-210/03. sz. Swedish Match-ügyben 2004. december 14-én hozott ítélet [EBHT 2004., I-11891. o.] 63. pontját, és a C-154/04. és C-155/04. sz., Alliance for Natural Health és társai egyesített ügyekben 2005. július 12-én hozott ítélet [EBHT 2005., I-6451. o.] 133. pontját).

67 Az indokolási kötelezettség betartását nemcsak a jogi aktus szövege alapján kell megítélni, hanem kontextusára és a kérdéses témakörre vonatkozó jogszabályok összességére is tekintettel. Amikor, mint a jelen ügyben, egy általános hatáskörű jogi aktusról van szó, az indokolás szorítkozhat egyfelől az aktus elfogadásához vezető általános helyzet, másfelől az általa elérni kívánt általános célok megjelölésére (lásd különösen a C-342/03. sz., Spanyolország kontra Tanács ügyben 2005. március 10-én hozott ítélet [EBHT 2005., I-1975. o.] 55. pontját). Ha a vitatott jogi aktusból kiderül az intézmények által elérni kívánt lényegi célkitűzés, felesleges lenne megkövetelni, hogy az intézmény az általa hozott valamennyi szakmai döntést külön megindokolja (lásd különösen az C-100/99. sz., Olaszország kontra Tanács és Bizottság ügyben 2001. július 5-én hozott ítélet [EBHT 2001., I-5217. o.] 64. pontját, valamint a fent hivatkozott Alliance for Natural Health és társai ítélet 134. pontját).

68 A jogbiztonság elve mint alapvető közösségi jogelv azt követeli meg, hogy a szabályozás egyértelmű és világos legyen, lehetővé téve azt, hogy a jogalanyok félreérthetőség nélkül megismerjék jogaikat és kötelezettségeiket, és ezeknek megfelelően járjanak el (lásd a 169/80. sz., Gondrand Frères és Garancini ügyben 1981. július 9-én hozott ítéletet [EBHT 1981., 1931. o.] és a C-143/93. sz. Van Es Douane Agenten ügyben 1996. február 13-án hozott ítélet [EBHT 1996., I-431. o.] 27. pontját, valamint a C-110/03. sz., Belgium kontra Bizottság ügyben 2005. április 14-én hozott ítélet [EBHT 2005., I-2801. o.] 30. pontját).

69 A fent hivatkozott ítélkezési gyakorlat fényében ki kell emelni elsőként, hogy a 261/2004 rendelet 5. és 6. cikkének rendelkezései pontosan és világosan meghatározzák az üzemeltető légi fuvarozó kötelezettségeit járat törlése vagy jelentős késése esetén. A fenti rendelkezések célja ugyancsak világosan következik a rendelet első és második preambulumbekezdéséből, amelyek szerint szükséges, hogy a Közösség

fellépése a légi közlekedés terén többek között az utasok magas szintű védelmére irányuljon, és figyelembe vegye az általános fogyasztóvédelmi követelményeket, figyelemmel arra, hogy a légi járat törlése vagy jelentős késése súlyos gondot és kényelmetlenséget okoz az utasoknak.

70 Továbbá, ugyanezen rendelet tizenkettedik és tizenharmadik preambulumbekezdése szerint, járat törlése esetén, amennyiben az utasokat erről nem tájékoztatták megfelelő időben, lehetővé kell tenni a jegyek visszatérítését vagy az átfoglalást megfelelő körülmények között, továbbá lehetővé kell tenni, hogy megfelelő ellátásban részesüljenek, amíg egy későbbi légi járatra várakoznak. A hivatkozott rendelet tizenhetedik preambulumbekezdése szerint azoknak az utasoknak, akiknek a légi járata meghatározott időt késik, megfelelő ellátást kellene biztosítani, és lehetővé kellene tenni, hogy jegyük árának visszatérítése mellett elálljanak a repülőúttól, vagy tovább folytassák azt kielégítő körülmények között. E pontokból tehát világosan kiderül az elérni kívánt cél lényege.

71 Nem vitatott továbbá, hogy a légi járatok törlése vagy jelentős késése különféle károkat okoz az utasoknak. Nem bizonyított annak állítása, és ez nem is került felvetésre, hogy az ilyen jellegű események elhanyagolhatók lennének. Sem az EK 253. cikkből, sem más rendelkezésből nem következik, hogy a szóban forgó közösségi jogi aktus csak akkor érvényes, ha pontos számadatokat tartalmaz, amelyek a közösségi jogalkotó beavatkozásának szükségességét indokolják.

72 Azt sem lehet megkövetelni, hogy a 261/2004 rendelet minden szakmai döntést külön megindokoljon. Mivel az utasok védelmének célkitűzése olyan egységesített és hatásos kártalanítási intézkedések elfogadását követeli meg, amelyek a végrehajtásuk során nem adnak okot vitára – aminek elkerülését a rendkívüli körülmények miatti kimentés lehetősége kétségkívül lehetetlenné tette volna –, a közösségi jogalkotó az indokolási kötelezettségének megszegése nélkül tartózkodhatott annak kifejtésétől, hogy álláspontja szerint az üzemeltető légi fuvarozók miért nem hivatkozhatnak a fenti kimentési okra a rendelet 5. és 6. cikkében előírt kötelezettségeik körében.

Ugyanígy – ellentétben az ELFAA álláspontjával – a közösségi jogalkotó a vitatott rendelet érvényességének befolyásolása nélkül megállapíthatta az említett rendelet 7. cikkében a járat törlése esetére mind a kártalanításhoz való jogot, mind annak összegét, anélkül hogy kifejtette volna, miért ezen intézkedést és ezen összeget állapította meg.

73 Másodszor, a 261/2004 rendelet 6. cikkében meghatározott egységesített és azonnali intézkedések nem tartoznak azok közé, amelyeknek a Montreali Egyezmény meghatározza a feltételeit, és ezek nem összeegyeztethetetlenek az egyezménnyel. Ebből az következik, hogy a 261/2004 rendelet rendelkezései, amelyek az utasok bizonyos, jelentős késés esetén felmerülő jogait szabályozzák, azok érvényesítésének feltételeit más feltételektől tehetik függővé, mint a hivatkozott egyezményben szabályozott egyéb jogok esetén. Ezért ezek egyáltalán nem ellentétesek a 2027/97 rendelet rendelkezéseivel, amelyeket – annak 1. cikke szerint – a Montreali Egyezmény vonatkozó rendelkezéseinek végrehajtása érdekében fogadtak el.

74 E körülmények között egyrészt az alapeljárás felperesei nem állíthatják, hogy a 261/2004 rendelet elfogadásakor megsértették az indokolási kötelezettséget a 2027/97 rendeletre történő hivatkozás mellőzésével. Másrészt, a rendelet 6. cikkét nem lehet úgy tekinteni, hogy megsértette a jogbiztonság elvét, mivel megfosztja az alapeljárás felperesei által képviselt társaságokat attól a lehetőségtől, hogy egyértelműen megismerhessék a 2027/97 rendelet rendelkezéseiből eredő kötelezettségeiket.

75 Harmadszor, az alapeljárás felperesei előadják, hogy a 261/2004 rendelet „ellentmondást" tartalmaz, mivel tizennegyedik és tizenötödik preambulumbekezdése előírja, hogy rendkívüli körülmények esetén az üzemeltető légi fuvarozó a légi járatok törlése vagy jelentős késése miatt felelőssége korlátozható vagy kizárható, ugyanakkor ilyen kimentési ok nem található meg a rendeletnek a fenti esetekre a légi fuvarozó kötelezettségeit szabályozó 5. és 6. cikkében, kivéve a kártérítési kötelezettség vonatkozásában.

76 Ebben a tekintetben ki kell azonban emelni egyrészt, hogy annak ellenére, hogy egy közösségi jogi aktus preambuluma pontosíthatja annak tartalmát (lásd a fent hivatkozott Alliance for Natural Health és társai ítélet 91. pontját), arra nem lehet hivatkozni az adott jogi aktus rendelkezéseitől való eltérés céljából (a C-162/97. sz., Nilsson és társai ügyben 1998. november 19-én hozott ítélet [EBHT 1998., I-7477. o.] 54. pontja és a C-136/04. sz. Deutsches Milch-Kontor ügyben 2005. november 24-én hozott ítélet [EBHT 2005., I-10097. o.] 32. pontja). Másrészt igaz, hogy a hivatkozott preambulumbekezdések szövege arra enged következtetni, hogy az üzemeltető légi fuvarozót rendkívüli körülmények esetén általánosan mentesíteni kell minden kötelezettsége alól, és ez egyfajta bizonytalanságot okoz a közösségi jogalkotó így kifejezett szándéka és a 261/2004 rendelet 5. és 6. cikkének tartalma között, amelyek nem ismerik el a fenti felelősség alóli kimentési ok ilyen általános jellegét. Ennek a bizonytalanságnak azonban nincs olyan jelentősége, hogy ellentmondásossá tegyék az e két cikk által létrehozott szabályozást, amelyek önmagukban véve teljesen egyértelműek.

77 A fenti megfontolásokból következően a 261/2004 rendelet 5., 6. és 7. cikke nem érvénytelen a jogbiztonság elvének vagy az indokolási kötelezettségnek a megsértése okán.

Az arányosság elvének tiszteletben tartásáról

78 Ötödik és hetedik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 261/2004 rendelet 5., 6. és 7. cikke érvénytelen-e az arányosság elvének megsértése okán.

79 Emlékeztetni kell arra, hogy a közösségi jog általános elveinek részét képező arányosság elve megköveteli, hogy a közösségi rendelkezés végrehajtására meghatározott eszközök alkalmasak legyenek az elérni kívánt cél megvalósítására, és ne haladják meg a cél megvalósításához szükséges mértéket (lásd különösen a C-210/00. sz. Käserei Champignon Hofmeister ügyben 2002. július 11-én hozott ítélet [EBHT 2002., I-6453. o.] 59. pontját, a C-491/01. sz. British American Tobacco

(Investments) és Imperial Tobacco ügyben 2002. december 10-én hozott ítélet [EBHT 2002., I-11453. o.] 22. pontját és a már hivatkozott Swedish Match ítélet 47. pontját).

80 Ami azonban az előző pontban említett feltételek bírósági felülvizsgálatát illeti, a közösségi jogalkotó széles körű mérlegelési jogkörrel rendelkezik egy olyan területen, amely a jogalkotó részéről politikai, gazdasági és szociálpolitikai döntéseket és összetett mérlegelést igényel. Következésképpen csak a hatáskörrel rendelkező intézmény által elérni kívánt cél elérésére nyilvánvalóan alkalmatlan intézkedés érintheti az ilyen intézkedés jogszerűségét (lásd ebben az értelemben a C-84/94. sz., Egyesült Királyság kontra Tanács ügyben 1996. november 12-én hozott ítélet [EBHT 1996., I-5755. o.] 58. pontját; a C-233/94. sz., Németország kontra Parlament és Tanács ügyben 1997. május 13-án hozott ítélet [EBHT 1997., I-2405. o.] 55. és 56. pontját, a C-157/96. sz., National Farmers' Union és társai ügyben 1998. május 5-én hozott ítélet [EBHT 1998., I-2211. o.] 61. pontját, valamint a fent hivatkozott British American Tobacco (Investments) és Imperial Tobacco ítélet 123. pontját). Ez különösen igaz a közös közlekedéspolitika területén (lásd ebben az értelemben különösen a C-248/95. és C-249/95. sz., SAM Schiffahrt és Stapf ügyben 1997. július 17-én hozott ítélet [EBHT 1997., I-4475. o.] 23. pontját, valamint a C-27/00. és C-122/00. sz., Omega Air és társai ügyben 2002. március 12-én hozott ítélet [EBHT 2002., I-2569. o.] 63. pontját).

81 Az alapeljárás felperesei szerint a 261/2004 rendelet 5., 6. és 7. cikkében előírt, járat törlése vagy jelentős késése esetén az utasok részére történő segítségnyújtási, ellátási és kártalanítási kötelezettség nem alkalmas az ilyen esetek számának csökkentésében álló cél elérésére, azonban jelentős, a célkitűzéshez képest teljesen aránytalan pénzügyi terhet jelent a közösségi légi fuvarozók számára.

82 A kérdéses intézkedések szükségességének vizsgálata érdekében hangsúlyozni kell, hogy a közösségi jogalkotó által elérni kívánt, a 261/2004 rendelet első négy preambulumbekezdéséből következő közvetlen cél a járatok törlésével és jelentős késésével érintett utasok védelmének megerősítése az ilyen helyzetekben érintettek által elszenvedett egyes károk egységesített és azonnali formában történő orvoslása által.

83 Igaz, hogy a közösségi jogalkotó által kifejezetten kimondott közvetlen cél mellett a hivatkozott rendeletnek – csakúgy, mint minden általános jellegű rendeletnek – hallgatólagosan egyéb, másodlagos célkitűzései is lehetnek, mint például az alapeljárás felperesei által hivatkozott cél, amely megelőzés útján a légi járatok törlése és jelentős késése számának csökkentését célozza. A Bíróság feladata mindenekelőtt annak megállapítása, hogy a kérdéses rendelkezések nyilvánvalóan alkalmatlanok-e a rendelet kifejezett célkitűzésének – az utasok védelme megerősítésének – eléréséhez, amely célkitűzés jogszerűségét önmagában nem vonták kétségbe.

84 Először meg kell állapítani, hogy a 261/2004 rendelet 5. és 6. cikkében meghatározott intézkedések olyan jellegűek, amelyek alkalmasak a légi járatok törlésével vagy jelentős késésével érintett utasokat ért egyes károk azonnali orvoslására, és így lehetővé teszik a rendelet által elérni kívánt cél – az érdekeltek magasabb szintű védelmének biztosítása – megvalósítását.

85 Másodszor, vitathatatlan, hogy a közösségi jogalkotó által választott intézkedések mértéke az utasok által elszenvedett károk nagysága függvényében változik, amelyet vagy a késés és a következő járatra való várakozás időtartamával, vagy a járat törléséről szóló tájékoztatás az érintettekkel való közlésének időpontjával mérnek. Azok a kritériumok, amelyek az utasoknak az ilyen intézkedésekhez való jogát a fentiek szerint állapítják meg, egyáltalán nem tűnnek ellentétesnek az arányosság követelményével.

86 Harmadszor, ami az olyan egységesített és azonnali intézkedéseket illeti, mint az átfoglalás, vagy az üdítők, étkezések és szállás, illetve a harmadik személyekkel való kommunikáció eszközeinek biztosítása; ezeknek a célja az utasok olyan azonnali szükségleteinek helyben történő kielégítése, amelyek a légi járat törlésének vagy késésének okától függetlenül felmerülnek. Figyelemmel arra, hogy – amint a jelen ítélet előző pontjában kifejtésre került – az intézkedések az utasok által elszenvedett károk nagyságától függnek, ezek nem tűnnek nyilvánvalóan alkalmatlannak csupán amiatt, hogy a légi fuvarozók nem hivatkozhatnak a rendkívüli körülmények miatti kimentési okra.

87 Negyedszer, nem bizonyított, hogy az utasok által a légi járatok késésével és törlésével összefüggő kockázatokra vonatkozó, az ELFAA által javasolt önkéntes biztosítás megkötése alkalmas lenne az érdekeltek által elszenvedett károk helyben történő orvoslására. Ezért nem lehet az ilyen intézkedést az elérni kívánt cél elérésére alkalmasabbnak tekinteni, mint a közösségi jogalkotó által választott intézkedéseket.

88 Ötödször, a késés által előidézett hátrányos következmények, amelyeket a 261/2004 rendelet jóvá kíván tenni, semmilyen kapcsolatban nem állnak a jegyért kifizetett árral. Így nem fogadható el az az érvelés, amely szerint a következmények orvoslására tett intézkedéseket a jegyár arányában kellene meghatározni.

89 Hatodszor, habár az IATA és az ELFAA előadják, hogy a fent említett intézkedések azzal a kockázattal kárnak, hogy súlyos pénzügyi terhet rónak a fuvarozókra, és nem alkalmasak a rendelet másodlagos, a légi járatok törlése és jelentős késése számának csökkentésében álló célkitűzés elérésére, meg kell állapítani, hogy Bíróság előtti eljárás során nem mutattak be a késések és járattörlések gyakoriságára vonatkozó adatokat. Következésképen az érdekeltek által előadott, a légitársaságoknál az intézkedések következtében felmerülő elméleti költségek semmiképpen nem alapozzák meg, hogy azok aránytalanok lennének a hivatkozott intézkedésekben rejlő érdekekhez viszonyítva.

90 Azt is ki kell emelni, hogy a 261/2004 rendelet alapján teljesített kötelezettségek nem zárják ki azt, hogy a légi fuvarozók – harmadik személyeket is beleértve – bárkitől kártérítést követeljenek a nemzeti jognak megfelelően, amit a hivatkozott rendelet 13. cikke is lehetővé tesz. Az ilyen kártérítés így enyhítheti, vagy akár teljes egészében kiegyenlítheti a fenti fuvarozók által a kötelezettségeik következtében viselt pénzügyi terhet. Másrészt – a fent hivatkozott kártérítési jogra is figyelemmel – nem tűnik ésszerűtlennek, hogy a terhet a légi fuvarozók és ne az érintett utasok viseljék, akik szállítási szerződést kötöttek, amely alapján jogosultak a légi fuvarozásra, anélkül hogy a járat törlésére vagy késésre kerülne sor.

91 Hetedszer, a 261/2004 rendelet 7. cikke szerinti kártalanítást illetően, amelyre az utasok az 5. cikk értelmében akkor jogosultak, ha túl későn tájékoztatták őket valamely járat törléséről, a légi fuvarozók mentesülnek annak megfizetése alól, amennyiben bizonyítják, hogy a járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyet minden ésszerű intézkedés megtétele mellett sem lehetett volna elkerülni. Figyelemmel a fenti kimentési ok meglétére, illetve hogy a fenti kötelezettség nem merül fel abban az esetben, ha a légi fuvarozók megfelelő időben vagy az átfoglalás lehetőségét felajánlva tájékoztatják az utasokat, a hivatkozott kötelezettség nem tűnik nyilvánvalóan alkalmatlannak az elérni kívánt célkitűzés megvalósítására. Ezenkívül a kártalanítás összege, amelyet 250, 400 és 600 euró összegben határoztak meg az érintett járatok által megteendő távolság függvényében, nem tűnik túlzottnak, és másrészt – amint azt a Bizottság észrevételeiben ellenvélemény nélkül előadta – lényegében megfelel a menetrendszerű légi közlekedésben visszautasított beszállás kártalanítási rendszerének közös szabályainak megállapításáról szóló, 1991. február 4-i 295/91/EGK rendeletben (HL L 36., 5. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 306. o.) megállapított kártalanítási összegek szintjének, figyelembe véve a fenti rendelet hatálybalépése óta eltelt időre vetített inflációt.

92 A fenti megfontolásokból következik, hogy a 261/2004 rendelet 5., 6. és 7. cikke nem érvénytelen az arányosság elvének megsértése miatt.

Az egyenlő bánásmód elvének tiszteletben tartásáról

93 Hatodik és hetedik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 261/2004 rendelet 5., 6. és 7. cikke érvénytelen-e az egyenlő bánásmód elvének megsértése miatt.

94 Az ELFAA előadja, hogy az általa képviselt diszkont légitársaságokat hátrányos megkülönböztetés éri azáltal, hogy a hivatkozott rendelkezésekben meghatározott intézkedések minden légi fuvarozó tekintetében azonos kötelezettséget írnak elő, függetlenül az árpolitikájuktól és az általuk kínált szolgáltatásoktól. Ezenkívül a közösségi jog nem írja elő ezeket a kötelezettségeket a többi közlekedési eszköz tekintetében.

95 Az állandó ítélkezési gyakorlat értelmében az egyenlő bánásmód elve 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 (a fent hivatkozott Swedish Match-ítélet 70. pontja).

96 Ebben a tekintetben először meg kell jegyezni, hogy figyelembe véve a működésük módjait, a hozzáférés feltételeit és a hálózatok elosztását, a különféle közlekedési módok igénybevételük feltételeit tekintve nem felcserélhetők (lásd ebben az értelemben a már hivatkozott SAM Schiffahrt és Stapf ítélet 34. pontját). A különféle közlekedési módokban tevékenykedő vállalkozások helyzete ezért nem összehasonlítható.

97 Meg kell állapítani ezért, hogy a légi közlekedés terén a járat törlésével vagy jelentős késésével érintett utasok objektíve eltérő helyzetben vannak, mint a más közlekedési eszközök hasonló helyzettel érintett utasai. Különösen mivel a repülőterek általában a városi központoktól távol találhatók, és a csomagok feladása és visszaadása sajátságos módon történik, az érintettek által az ilyen helyzetben elszenvedett kényelmetlenségek nem összehasonlíthatók.

98 Végül, a légi fuvarozók utasai által a járatok törlése vagy jelentős késése esetén elszenvedett károk hasonlók, függetlenül attól, hogy melyik légitársasággal szerződtek, és tekintet nélkül az ezek által követett árpolitikára. Ezért a közösségi jogalkotónak – amennyiben nem kívánta megsérteni az egyenlőség elvét – figyelemmel a 261/2004 rendelet céljára, ami a légi fuvarozók minden utasa védelmének növelése, az összes légitársaságot egyformán kellett kezelnie.

99 Következésképpen a 261/2004 rendelet 5., 6. és 7. cikke nem érvénytelen az egyenlő bánásmód elvének megsértése miatt.

100 Az összes fenti megfontolásra figyelemmel az első hét kérdésre azt a választ kell adni, hogy azok vizsgálata nem tárt fel olyan körülményt, amely érinthetné a 261/2004 rendelet 5., 6. és 7. cikkének érvényességét.

A költségekről

101 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 (nagytanács) a következőképpen határozott:

1) **Amennyiben valamely nemzeti bíróság, amelyeknek határozatai ellen a nemzeti jog értelmében van jogorvoslati lehetőség, arra az álláspontra jut, hogy a felek által előadott – vagy adott esetben hivatalból megvizsgált – érvénytelenségi ok vagy okok megalapozottak, köteles felfüggeszteni az eljárást és az érvényesség vizsgálata érdekében előzetes döntéshozatal iránti kérelemmel fordulni a Bírósághoz.**

2) **Az előterjesztett kérdések vizsgálata nem tárt fel olyan körülményt, amely érinthetné 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 5., 6. és 7. cikkének érvényességét.**

Aláírások