YVES BOT
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2012. május 15.[1]

C-581/10. és C-629/10. sz. egyesített ügyek

Emeka Nelson,
Bill Chinazo Nelson,
Brian Cheimezie Nelson (C-581/10)
kontra
Deutsche Lufthansa AG
(az Amtsgericht Köln [Németország] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)
és
TUI Travel plc,
British Airways plc,
easyJet Airline Co. Ltd,
International Air Transport Association,
The Queen (C-629/10)
kontra
Civil Aviation Authority

(a High Court of Justice [England & Wales], Queen's Bench Division [Administrative Court] [Egyesült Királyság)] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„Közlekedés — A visszautasított beszállás és a légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályai — Kártalanításhoz való jog légi járat késése esetén — E jognak a Montreali Egyezménnyel való összeegyeztethetősége"

1. A jelen ügyek a 261/2004/EK rendelet[2] 5., 6. és 7. cikkének értelmezésére és érvényességére vonatkoznak.

2. A Bíróság elé terjesztett kérdésekkel az Amtsgericht Köln (Németország) és a High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Egyesült Királyság) lényegében azt kívánja megtudni, hogy a Bíróság megerősíti-e a Sturgeon és társai ügyben 2009. november 19-én hozott ítéletében[3] kialakított azon értelmezést, mely szerint a késéssel érintett járatok utasait a törölt járatok utasaihoz hasonlóknak lehet tekinteni a kártalanítás iránti jog alkalmazása szempontjából, így hivatkozhatnak a 261/2004 rendelet 7. cikke által előírt kártalanítás iránti jogra, amennyiben a késéssel érintett légi járat következtében háromórás vagy azt meghaladó időveszteséget szenvednek, vagyis ha végső célállomásukat a légi fuvarozó által eredetileg tervezetthez képest három vagy több órával később érik el[4].

1 — Eredeti nyelv: francia.

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

3 — A C-402/07. és C-432/07. sz. egyesített ügyek (EBHT 2009., I-10923. o.).

4 — A 69. pont.

3. A jelen indítványban azt fogom javasolni a Bíróságnak, hogy erősítse meg ezt az értelmezést, továbbá mondja ki, hogy e rendelet 5., 6. és 7. cikke összeegyeztethető a légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló, Montrealban 1999. december 9-én aláírt egyezménnyel[5], az arányosság elvével, valamint a jogbiztonság elvével.

I – A jogi háttér

A – *A nemzetközi szabályozás*

4. A Montreali Egyezményt az Európai Közösség részéről a 2001/539/EK határozat[6] hagyta jóvá, és az egyezmény az Európai Uniót illetően 2004. június 28-án lépett hatályba.

5. A Montreali Egyezmény 19. cikke akként rendelkezik, hogy a fuvarozó viseli a felelősséget azért a kárért, amelyet az utasok, a poggyász vagy az áru légi fuvarozása során előállt késedelem okozott. Mindazonáltal a fuvarozót nem terheli felelősség a késedelem miatt bekövetkezett kárért, ha bizonyítja, hogy ő maga, az alkalmazottai és megbízottai minden ésszerűen szükségessé váló lépést megtettek a kármegelőzés érdekében, vagy azt bizonyítja, hogy lehetetlen volt, hogy ő maga, az alkalmazottai vagy megbízottai ilyen lépéseket tegyenek.

6. A Montreali Egyezmény 29. cikke így rendelkezik:

„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.”

B – *Az uniós szabályozás*

7. A 261/2004 rendelet (1) preambulumbekezdése szerint szükséges, hogy a Közösség fellépése a légi közlekedés terén többek között az utasok magas szintű védelmére irányuljon.

8. E rendelet (14) preambulumbekezdése szerint 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.

9. A rendelet (15) preambulumbekezdése szerint 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 légifuvarozó minden ésszerű intézkedést megtett a késedelmek vagy járatok törlésének elkerülésére.

5 — A továbbiakban: Montreali Egyezmény.

6 — A nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak [helyesen: légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok] egységesítéséről szóló egyezménynek (Montreali Egyezmény) az Európai Közösség részéről történő megkötéséről szóló, 2001. április 5-i 2001/539/EK tanácsi határozat (HL L 194., 38. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 491. o.).

10. Az 261/2003 rendelet 5. cikke a következőképpen rendelkezik:

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

[…]

b) az üzemeltető légifuvarozó 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; és

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

(3) Az üzemeltető légifuvarozó 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.

[…]”

11. A rendelet 6. cikke így rendelkezik:

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

a) legalább két órát 1 500 kilométeres vagy annál rövidebb repülőutak esetén; vagy

b) legalább három órát az összes Közösségen belüli, 1 500 kilométernél hosszabb repülőút, és az összes egyéb, 1 500 és 3 500 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 légifuvarozó

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, 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 légifuvarozó minden esetben köteles a fenti, valamennyi távolsági kategóriára megállapított időtartamon belül felajánlani.”

12. A 261/2004 rendelet „Kártalanításhoz való jog” című 7. cikkének (1) bekezdése az érintett repülőút távolságától függően átalányösszegű kártérítésről rendelkezik. Így e rendelkezés értelmében az utasok 250 euró összegű kártérítést kapnak minden 1 500 kilométeres vagy rövidebb repülőútra, 400 eurót minden 1 500 kilométernél hosszabb, Közösségen belüli repülőútra és minden egyéb, 1 500 és 3 500 kilométer közötti repülőútra, valamint 600 eurót minden, az előző kategóriákba nem sorolható repülőútra.

II – Az alapeljárások tényállásai

A – *A C-581/10. sz. ügy*

13. E. Nelson repülőutat foglalt saját magának és két fiának az LH 565. sz., 2008. március 27-én 22 óra 50 perckor induló Lagos – Frankfurt am Main légi járatra. E légi járatot 2008. március 28-án 2 óra körül a repülőgép orrkerékkormányának rendszerével összefüggő műszaki hiba miatt törölték. Ezért E. Nelsont és két fiát szállodában szállásolták el. 2008. március 28-án a szállodából a repülőtérre vitték őket, mivel a repülőgépet a németországi Frankfurt am Mainból érkező repülőgéppel pótolták. A Lagos – Frankfurt am Main légi járat végül 2008. március 29-én 1 órakor indult. A kérdést előterjesztő bíróság megjegyzi, hogy e légi járatnak azonos, vagyis LH 565 volt a száma, továbbá lényegében ugyanazok voltak az utasai, mint akik a 2008. március 27-i légi járatra foglaltak. A repülőgép 2008. március 29-én 7 óra 10 peckor, vagyis az eredetileg tervezett menetrendhez képest 24 órás késéssel szállt le Frankfurt am Mainban.

14. E. Nelson úgy véli, hogy e késés következtében neki és két fiának jár a 261/2004 rendeletben előírt kártalanítás. Ezért az Amtsgericht Köln előtt keresetet indított a Deutsche Lufthansa AG légitársaság arra kötelezése iránt, hogy e rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja, valamint a rendelet 7. cikkének (1) bekezdése alapján mindannyiuknak fizessen 600 eurót.

15. A Deutsche Lufthansa AG azt állítja, hogy mivel a légi járatot lebonyolította, azt nem lehet a 261/2004 rendelet értelmében töröltnek minősíteni. A jelen esetben tehát olyan járatkésésről van szó, amelynek esetére e rendelet nem ír elő kártalanítást.

16. A kérdést előterjesztő bíróság a fent hivatkozott Sturgeon és társai egyesített ügyekben hozandó határozatra várva felfüggesztette az eljárást. Az említett ügyekben hozott ítéletet követően az eljárást folytatta. A kérdést előterjesztő bíróságnak ugyanakkor továbbra is kétségei vannak azzal kapcsolatban, hogy a 261/2004 rendelet 7. cikke – ahogyan azt a Bíróság az említett ítéletben értelmezte – összeegyeztethető-e a Montreali Egyezménnyel. Ezért úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából kérdést terjeszt a Bíróság elé.

B – *A C-629/10. sz. ügy*

17. Az alapeljárásban egyrészt a TUI Travel plc (a továbbiakban: TUI Travel), a British Airways plc, az easyJet Airline Co. Ltd és az International Air Transport Association (Nemzetközi Légi Szállítási Szövetség, a továbbiakban: IATA), másrészt pedig a Civil Aviation Authority (polgári légügyi hatóság, a továbbiakban: CAA) között áll fenn jogvita.

18. A TUI Travelhez hét légitársaság tartozik, amelyek különböző tagállamokban rendelkeznek székhellyel. E légitársaságok főleg charter légi járatokat üzemeltetnek a TUI részére, amelynek fő tevékenységét az utazások és turistautak szervezése képezi. Az IATA mintegy 230 légitársaságot tömörítő nemzetközi kereskedelmi szervezet, amely légitársaságok maguk a menetrend szerinti légi közlekedés 93%-át bonyolítják.

19. Az alapjogvita abból keletkezett, hogy a felperesek annak megerősítése iránti kérelemmel fordultak a CAA-hoz, hogy a CAA a 261/2004 rendeletet nem értelmezi akként, hogy az késés esetén a légitársaságokkal szemben kötelezettséget keletkeztetne az utasok kártalanítására. A CAA megtagadta ezen értelmezés megerősítését, továbbá megjegyezte, hogy a fent hivatkozott Sturgeon és társai ügyben hozott ítélet kötelező vele szemben. Ezért a felperesek keresetet indítottak a High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) előtt. E bíróság úgy határozott, hogy felfüggeszti az eljárást, és előzetes döntéshozatal céljából egy sor kérdést terjeszt a Bíróság elé.

20. A Bíróság elnökének 2011. november 30-i végzése az írásbeli és a szóbeli szakasz lefolytatása, valamint az ítélet meghozatala céljából elrendelte a C-581/10. és a C-629/10. sz. ügy egyesítését.

III – Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

A – *A C-581/10. sz. ügy*

21. Az Amtsgericht Köln előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) A 261/2004/EK rendelet 7. cikkében szabályozott kártalanításhoz való jog esetében a [Montreali Egyezmény] 29. cikkének második mondata szerinti nem-kompenzáló jellegű kártérítésről van-e szó?

2) Milyen viszonyban áll a Bíróság [fent hivatkozott Sturgeon és társai ügyben hozott] ítélete szerint a 261/2004 rendelet 7. cikkére alapított kártalanításhoz való jog a Montreali Egyezmény 19. cikkében szabályozott, késés miatti kártérítéssel, a nem-kompenzáló jellegű kártérítésnek a Montreali Egyezmény 29. cikkének második mondata szerinti kizárására figyelemmel, ha az utas a végső célállomását az eredetileg tervezett érkezési időponthoz képest három- vagy annál több órás késéssel éri el?

3) Miként egyeztethető össze a Bíróság fent hivatkozott Sturgeon és társai ügyben hozott ítéletének alapjául szolgáló értelmezési paraméter, amely lehetővé teszi a 261/2004 rendelet 7. cikke szerinti kártalanításhoz való jognak a késéssel összefüggő esetekre történő kiterjesztését, azzal az értelmezési paraméterrel, amelyet a Bíróság a C-344/04. sz., IATA és ELFAA ügyben 2006. január 10-én hozott ítéletében (EBHT 2006., I-403. o.) ugyanezen rendeletre alkalmaz?”

B – *A C-629/10. sz. ügy*

22. A High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court) előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) Úgy kell-e értelmezni a […] 261/2004/EK rendelet 5–7. cikkét, hogy azok előírják azon utasok [e rendelet 7. cikke] szerinti kártalanítását, akiknek légi járata a [rendelet 6. cikkében] meghatározottak szerint késik, és amennyiben igen, milyen feltételekkel történik a kártalanítás?

2) Amennyiben az első kérdésre nemleges válasz adandó, érvénytelen-e – akár teljes egészében, akár részben – a […] 261/2004 rendelet 5–7. cikke az egyenlő bánásmód elvének megsértése miatt?

3) Amennyiben az első kérdésre igenlő válasz adandó, érvénytelen-e – akár teljes egészében, akár részben – a […] 261/2004 rendelet 5–7. cikke a) azok Montreali Egyezménnyel való összeegyeztethetetlensége, b) az arányosság elvének megsértése és/vagy c) a jogbiztonság elvének megsértése miatt?

4) Amennyiben az első kérdésre igenlő válasz adandó, a harmadik kérdésre pedig nemleges, esetlegesen milyen korlátot kell szabni a Bíróság jelen ügyben hozandó ítélete időbeli hatályának?

5) Amennyiben az első kérdésre nemleges válasz adandó, esetlegesen milyen joghatással jár a [fent hivatkozott] […] Sturgeon és társai egyesített ügyekben hozott ítélet a 2009. november 19-e, vagyis a meghozatalának időpontja és a Bíróság jelen ügyben történő döntésének időpontja közötti időszakban?”

IV – Elemzésem

A – *Előzetes észrevételek*

23. Mivel az Amtsgericht Köln és a High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) által feltett kérdések közül néhány kapcsolódik egymáshoz, azt javaslom, hogy azokat a Bíróság a következőképpen vizsgálja meg.

24. Mindenekelőtt az Amtsgericht Köln a harmadik kérdésével, a High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) pedig az első kérdésével valójában azon értelmezés megerősítését kéri a Bíróságtól, amelyet az a 261/2004 rendelet 5., 6. és 7. cikkével kapcsolatban a fent hivatkozott Sturgeon és társai ügyben hozott ítéletében kialakított.

25. Továbbá a High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) a második kérdésével azt kérdezi, hogy amennyiben a Bíróság felülvizsgálná a fent hivatkozott Sturgeon és társai ügyben hozott ítéletében kialakított ítélkezési gyakorlatát, a 261/2004 rendelet 5., 6. és 7. cikke érvénytelen-e az egyenlő bánásmód elvének megsértése következtében.

26. Ezután az Amtsgericht Köln által feltett első és második kérdés, valamint a High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) által feltett harmadik kérdés lényegében arra irányul, hogy a rendelet 5., 6. és 7. cikke összeegyeztethető-e a Montreali Egyezménnyel, amennyiben a késéssel érintett légi járat utasai a 261/2004 rendelet 7. cikkében előírt kártalanításra tarthatnak igényt, valamint a arányosság elvével és a jogbiztonság elvével.

27. Negyedik kérdésével a High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) lényegében azt is meg kívánja tudni, hogy a Bíróság jelen ügyekben hozandó ítéletének időbeli hatályát korlátozni kell-e abban az esetben, ha a Bíróság úgy ítélné meg, hogy a 261/2004 rendelet 5., 6. és 7. cikkét akként kell értelmezni, hogy a légifuvarozó köteles kártalanítást fizetni a késéssel érintett légi járat utasának.

28. Végül, amennyiben a Bíróság úgy ítélné meg, hogy e rendelkezéseket akként kell értelmezni, hogy a légifuvarozó nem köteles kártalanítást fizetni a késéssel érintett légi járat utasának, a High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) az ötödik kérdésével azt kérdezi, hogy milyen hatást kell tulajdonítani a fent hivatkozott Sturgeon és társai ügyben hozott ítéletnek 2009. november 19., vagyis a meghozatalának időpontja és a jelen ügyekben hozandó ítélet meghozatalának időpontja között.

B – *Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről*

1. A légi utasok kártalanításhoz való jogáról járatkésés esetén

29. A Bíróságnak már volt alkalma megvizsgálni azt a kérdést, hogy a légifuvarozó a 261/2004 rendelet 5., 6. és 7. cikke értelmében köteles-e a késéssel érintett légi járat utasainak kártalanítást fizetni. A fent hivatkozott Sturgeon és társai ügyben hozott ítéletében ugyanis megállapította, hogy e cikkeket akként kell értelmezni, hogy a késéssel érintett járatok utasait a törölt járatok utasaihoz hasonlóknak lehet tekinteni a kártalanítás iránti jog alkalmazása szempontjából, és hivatkozhatnak az e rendelet 7. cikke által előírt kártalanítás iránti jogra, amennyiben a késéssel érintett légi járat következtében háromórás vagy azt meghaladó időveszteséget szenvednek, vagyis ha végső célállomásukat a légifuvarozó által eredetileg tervezetthez képest három vagy több órával később érik el.[7]

7 — Ezen ítélet 69. pontja.

30. Mindazonáltal az alapügyekben arról van szó, hogy egyes légifuvarozók megtagadták az említett ítélet alkalmazását és az ilyen helyzetben lévő utasok kártalanítását. E fuvarozók ugyanis egyrészt úgy vélik, hogy a Bíróság által a fent hivatkozott Sturgeon és társai ügyben hozott ítéletben a rendelet 5., 6. és 7. cikkéről kialakított értelmezés ellentmondásban áll a fent hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítéletében alkalmazott megközelítéssel, másrészt pedig, hogy a Bíróság túllépte a hatáskörét.

31. Ez utóbbi ítéletben a Bíróságnak e rendelkezések érvényességéről kellett állást foglalnia. A kérdést előterjesztő bíróság különösen azt kérdezte, hogy a 261/2004 rendelet 5. és 6. cikke nem érvénytelen-e, amennyiben azok nincsenek összhangban a jogbiztonság elvével.

32. Ezzel összefüggésben a Bíróság az említett ítélet 76. pontjában többek között megállapította, hogy „annak ellenére, hogy egy közösségi jogi aktus preambuluma pontosíthatja annak tartalmát […], arra nem lehet hivatkozni az adott jogi aktus rendelkezéseitől való eltérés céljából”. Ezt követően a Bíróság kifejtette, hogy „igaz, hogy a [261/2004 rendelet (14) és (15) preambulumbekezdésének] szövege arra enged következtetni, hogy az üzemeltető légifuvarozót rendkívüli körülmények esetén általánosan mentesíteni kell minden kötelezettsége alól, és ez egyfajta bizonytalanságot okoz a közösségi jogalkotó így kifejezett szándéka és [e] […] 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”.

33. Az Egyesült Királyság e pontból azt vezeti le, hogy a Bíróság szerint a 261/2004 rendelet nem ír elő semmilyen kötelezettséget a késéssel érintett légi járatok utasainak kártalanítására, továbbá hogy a Bíróság nem ítélte úgy, hogy e rendelet (15) preambulumbekezdésére hivatkozni lehetne az e rendeletben foglalt rendelkezések jelentésének módosítása érdekében.[8] Ezért a Bíróság tévedett, amikor a fent hivatkozott Sturgeon és társai ügyben hozott ítéletében e preambulumbekezdésre alapította az okfejtését, és arra a következtetésre jutott, hogy a kártalanítás késés esetén is járhat.

34. Nem gondolom, hogy a fent hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 76. pontjából ilyen elemzés levezethető lenne, valamint hogy a Bíróság által a fent hivatkozott Sturgeon és társai ügyben hozott ítéletben kialakított értelmezés ellentmondásban állna az első ítéletben alkalmazott megközelítéssel.

35. E pontot ugyanis az összefüggéseibe kell helyezni. A Bíróságnak a fent hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet alapjául szolgáló jogvitában, mint azt láttuk, a 261/2004 rendelet 5., 6. és 7. cikkének érvényességéről kellett állást foglalnia. A felperesek azt állították, hogy e rendelet a (14) és (15) preambulumbekezdésében ellentmondásosan azt írja elő, hogy a légi járatok törlése vagy jelentős késése esetén rendkívüli körülmények korlátozhatják az üzemeltető légifuvarozó felelősségét, vagy mentesíthetik őt a felelősség alól, miközben e rendelet 5. és 6. cikke – amelyek a fuvarozó ilyen esetben fennálló kötelezettségeit szabályozzák – a kártalanítási kötelezettség esetén kívül nem tartalmazza a felelősség ilyen kizárását.[9]

36. E felperesek valójában azon lepődtek meg, hogy a 261/2004 rendelet törzsszövegében nem szerepel az utasoknak történő segítségnyújtásra és az ellátásukra irányuló kötelezettség alóli mentesülés arra az esetre, ha a légi járat rendkívüli körülmények miatt késik. A felperesek szerint e rendelet (14) és (15) preambulumbekezdése azt jelzi, hogy rendkívüli körülmények esetén a légi fuvarozót bármilyen

8 — A C-581/10. sz. ügyben előterjesztett észrevételeinek 35–38. pontja.

9 — Lásd ezen ítélet 75. pontját.

nemű kötelezettség alól mentesíteni kell, nemcsak akkor, ha a légi járatot törlik, hanem akkor is, ha az késik. A felperesek tehát úgy vélték, hogy e preambulumbekezdések – a rendeletnek a légi járatok késésére vonatkozó 6. cikkével együtt értelmezve – némi bizonytalanságot keletkeztetnek, ami sérti a jogbiztonság elvét. [10]

37. A Bíróság e tényezővel kapcsolatban mondta ki a fent hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítéletének 76. pontjában, hogy e bizonytalanságnak nincs olyan jelentősége, hogy ellentmondásossá tegye a 261/2004 rendelet 5. és 6. cikke által létrehozott szabályozást, amely cikkek önmagukban véve teljesen egyértelműek. Más szavakkal, a Bíróság véleményem szerint úgy ítélte meg, hogy az a bizonytalanság, amely e rendelet (14) és (15) preambulumbekezdésének olvasata alapján felmerülhet, semmit nem változtat azon, hogy a törzsszöveg alapján világos, hogy a rendkívüli körülményeken alapuló mentesülés nem általános jellegű, hanem kizárólag a kártalanítási kötelezettségre érvényes.

38. Ezért nem gondolom, hogy ezen elemzés alapján levonhatnánk azt a következtetést, mely szerint a Bíróság által a fent hivatkozott Sturgeon és társai ügyben hozott ítéletében az említett rendelet 5., 6. és 7. cikkéről kialakított értelmezés ellentmondásban állna azzal a megközelítéssel, amelyet a Bíróság a fent hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítéletében alkalmazott.

39. A legalább háromórás késéssel érintett légi járatok utasai kártalanításának magát az elvét illetően, mivel az alapeljárásban részes felek semmi olyan új körülményre nem hivatkoztak, amely kétségbe vonhatná a Bíróság által a fent hivatkozott Sturgeon és társai ügyben hozott ítéletben e rendelkezésekről kialakított értelmezést, nem látom, hogy a Bíróságnak miért kellene ezt az értelmezést felülvizsgálnia.

40. Ezen ítéletben a Bíróság a 261/2004 rendelet teleologikus értelmezésének módszerét alkalmazta. [11] E rendelet 5., 6. és 7. cikkének értelmezését a rendelet (15) preambulumbekezdése sugallja, alapját pedig a szövegnek maga a célja képezi, amely – idézzük fel – a légi utasok magas szintű védelmének biztosítására irányul, függetlenül attól, hogy beszállásukat utasították vissza, vagy járatukat törölték, illetve járatuk késik-e, mivel valamennyien a légi közlekedéshez kapcsolódó, hasonlóan súlyos gondnak és kényelmetlenségnek vannak kitéve. [12]

41. A Bíróság valójában *a contario* értelmezte a 261/2004 rendelet (15) preambulumbekezdését. E preambulumbekezdésben ugyanis az szerepel, hogy „[k]ülönleges körülmények fennállásának [ennélfogva pedig a kártalanítási kötelezettség alóli mentesülésnek] 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”. Következésképpen a Bíróság a fent hivatkozott Sturgeon és társai ügyben hozott ítélet 43. pontjában ebből azt vezette le, hogy a hosszú késedelem fogalma a kártalanításhoz való joghoz is kapcsolódik.

42. Másfelől, mint azt a Bíróság a fent hivatkozott Sturgeon és társai ügyben hozott ítéletének 47. pontjában megjegyezte, az értelmezés általános elve szerint valamely közösségi rendelkezést – amennyire lehetséges – úgy kell értelmezni, hogy ne váljék kérdésessé annak érvényessége. Hasonlóképp, ha valamely uniós jogi rendelkezésnek többféle értelmezése is lehetséges, azt kell előnyben részesíteni, amely alkalmas ezen rendelkezés hatékony érvényesülésének biztosítására.

10 — Lásd többek között a fent hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet alapjául szolgáló eljárásban a European Low Fares Airline Association által előterjesztett észrevételek 31. pontját, valamint az IATA által előterjesztett észrevételek 132–135. pontját.

11 — Lásd az ítélet 41. és 42. pontját.

12 — Lásd a fent hivatkozott Sturgeon és társai ügyben hozott ítélet 44. pontját.

43. Márpedig a Bíróság által ezen ítéletben alkalmazott megközelítés éppen ahhoz kapcsolódik, hogy ne kérdőjelezze meg a 261/2004 rendelet 5., 6. és 7. cikkének érvényességét, azt az értelmezést választva, amely lehetővé teszi e rendelkezések hatékony érvényesülésének biztosítását. A Bíróság ugyanis az említett ítélet 52. pontjában megállapította, hogy e rendelet célja, hogy orvosolja többek között az érintett utasok által az időveszteség következtében elszenvedett kárt, aminek egyetlen módja, az időveszteség visszafordíthatatlan jellegére tekintettel, a kártalanítás. A Bíróság ebből arra a következtetésre jutott, hogy a törölt járatok utasai, valamint a késéssel érintett járatok utasai hasonló, időveszteségben megnyilvánuló kárt szenvednek, tehát az említett rendelet 7. cikkében foglalt kártalanítás iránti jog alkalmazása szempontjából helyzetük összehasonlítható. [13]

44. Ezért ellentétes az egyenlő bánásmód elvével, ha ezen utasokat eltérően kezelik, miközben összehasonlítható helyzetben vannak. A Bíróság ezért állapította meg a fent hivatkozott Sturgeon és társai ügyben hozott ítélet 61. pontjában, hogy a késéssel érintett légi járatok utasai hivatkozhatnak a 261/2004 rendelet 7. cikke szerinti kártalanításhoz való jogra.

45. Másfelől a Bíróság úgy ítélte meg, hogy a késedelmet akkor kell hosszúnak tekinteni, vagyis akkor keletkeztet jogot az ilyen kártalanításhoz, ha a légi utasok végső célállomásukat a légifuvarozó által eredetileg tervezetthez képest három vagy több órával később érik el. A rendelet (15) preambulumbekezdésében említett „hosszú késedelem” fogalmának ezen értelmezését többek között a légifuvarozók és a jogirodalom is kifogásolta, amennyiben úgy vélik, hogy az ilyen időtartam meghatározása önkényes, a rendeletben pedig semmi nem igazolja.

46. Nem osztom e véleményt. Először is emlékeztetni kell arra, hogy a jogbiztonság elve mint alapvető uniós jogi elv többek között 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. [14] Mindez a késéssel érintett légi járatok utasainak helyzetére és a légifuvarozókra vonatkoztatva azt jelenti, hogy az előbbieknek tudniuk kell, hogy mikortól kezdve követelhetik kártalanítás fizetését, az utóbbiaknak pedig azt, hogy mikortól kezdve kötelesek e kártalanítást fizetni. Az időbeli korlátozás bevezetése lehetővé teszi annak elkerülését, hogy a nemzeti bíróságok eltérően értelmezzék a hosszú késedelem fogalmát, ez pedig jogbizonytalanságot eredményezzen. [15] A négyórás időveszteséget elszenvedő utasok egyes tagállamokban kaphatnának kártalanítást, más tagállamokban viszont nem, mivel egyes nemzeti bíróságok úgy ítélnék meg, hogy e késedelem a 261/2004 rendelet értelmében vett hosszú késedelemnek számít, míg más bíróságok úgy vélnék, hogy nem ez a helyzet. A jogbizonytalanságon kívül ennek az lenne a következménye, hogy egyenlőtlenséget teremtene azon légi utasok között, akik pedig azonos helyzetben vannak.

47. Másodszor, azon időveszteség meghatározása érdekében, amelyen túl a késéssel érintett légi járat utasai kártalanítás fizetését követelhetik, emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság a törölt légi járatok azon utasainak helyzetéből indult ki, akiknek a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontja alapján átfoglalást ajánlottak fel, mivel helyzetük hasonló a késéssel érintett légi járatok utasainak helyzetéhez, az utasok e két kategóriáját pedig főszabály szerint ugyanabban az időpontban tájékoztatják a légi utazásukat megnehezítő eseményről. [16] Továbbá az utasok e két kategóriája a célállomást az eredetileg tervezett időpontnál később éri el, következésképpen hasonló időveszteséget szenvednek. [17] A Bíróság ezt követően megállapította, hogy azok az utasok, akiknek a rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontja értelmében átfoglalást ajánlottak fel, élhetnek a rendelet 7. cikke szerinti kártalanítási joggal, amennyiben a fuvarozó nem olyan légi járatra biztosít átfoglalást

13 — Uo., 54. pont.

14 — Lásd a fent hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 68. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

15 — Ezzel kapcsolatban lásd Sharpston főtanácsnoknak a fent hivatkozott Sturgeon és társai ügyben hozott ítéletre vonatkozó indítványa 88–90. pontját.

16 — A fent hivatkozott Sturgeon és társai ügyben hozott ítélet 55. és 56. pontja.

17 — Uo., 56. pont.

számukra, amely legfeljebb egy órával a menetrend szerinti indulás időpontja előtt indul, és végső célállomásukat a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest legfeljebb kétórás késéssel éri el. Ezeknek az utasoknak tehát kártalanítás iránti joguk keletkezik, amennyiben időveszteségük eléri vagy meghaladja a három órát az utazás fuvarozó által eredetileg tervezett időtartamához képest. [18]

48. A Bíróság tehát arra a következtetésre jutott, hogy a késéssel érintett járatok utasai hivatkozhatnak a 261/2004 rendelet 7. cikke szerinti kártalanításhoz való jogra, amennyiben a késéssel érintett légi járat következtében háromórás vagy azt meghaladó időveszteséget szenvednek, vagyis ha végső célállomásukat a légifuvarozó által eredetileg tervezetthez képest három vagy több órával később érik el. [19]

49. Következésképpen, e körülmények összességére tekintettel az a véleményem, hogy e rendelet 5., 6. és 7. cikkét akként kell értelmezni, hogy a késéssel érintett légi járatok utasai hivatkozhatnak a rendelet 7. cikke szerinti kártalanítási jogra, amennyiben a késéssel érintett légi járat következtében háromórás vagy azt meghaladó időveszteséget szenvednek, vagyis ha végső célállomásukat a légi fuvarozó által eredetileg tervezetthez képest három vagy több órával később érik el.

50. Ezért a High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) által előterjesztett második kérdést nem szükséges megválaszolni.

2. A 261/2004 rendelet 5., 6. és 7. cikkének a Montreali Egyezménnyel, az arányosság elvével és a jogbiztonság elvével való összeegyeztethetőségéről

51. Az Amtsgericht Köln lényegében azt a kérdést veti fel, hogy a 261/2004 rendelet 7. cikkében biztosított kártalanításhoz való jog hogyan viszonyul a Montreali Egyezmény 19. és 29. cikkéhez, amennyiben ez utóbbi rendelkezések a légi utasok szállítása során bekövetkező késedelemből eredő károk vonatkozásában kizárják a nem-kompenzáló jellegű kártérítést.

52. Másfelől a High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) arra az esetre, ha a Bíróság úgy ítélné meg, hogy a késéssel érintett légi járatok utasai követelhetik az e rendelet 7. cikke szerinti kártalanítást, valójában azt kérdezi, hogy e rendelkezés részben vagy egészben érvénytelen-e a Montreali Egyezménnyel való összeegyeztethetetlenség, az arányosság elvének megsértése és/vagy a jogbiztonság elvének megsértése miatt.

53. A rendelet 7. cikkében előírt kártalanításhoz való jognak a Montreali Egyezmény 19. és 29. cikkével való összeegyeztethetőségét illetően emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság úgy ítélte meg, hogy a légi szállításban a késedelem általában kétféle kárt okozhat, vagyis egyrészt a minden utas számára szinte ugyanolyan kárt, amelynek orvoslására alkalmas az egységesített és azonnali, minden érdekelt számára felajánlott segítségnyújtás és ellátás, másrészt pedig az utazás céljával összefüggő egyedi kárt, amelynek orvoslása az okozott kár mértékének esetenkénti elbírálását követeli meg, és következésképpen csak utólagos és egyéniesített kártérítés tárgya lehet. [20]

54. A Montreali Egyezmény a kár e második fajtájával kapcsolatos kártalanítási feltételeket szabályozza. [21] 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. [22]

18 — Uo., 57. pont.

19 — Uo., 61. pont.

20 — A fent hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 43. pontja. Lásd továbbá a fent hivatkozott Sturgeon és társai ügyben hozott ítélet 51. pontját.

21 — A fent hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 44. pontja.

22 — Uo., 46. pont.

55. Hasonlóan a segítségnyújtáshoz és az ellátáshoz, az e rendelet 7. cikke alapján nyújtott kártalanítás is olyan egységesített és azonnali intézkedésnek minősül, amelynek célja a többek között késéssel érintett légi járatok utasai számára visszafordíthatatlan időveszteségben megnyilvánuló kár orvoslása. [23] Ezt megerősíti e kártalanítás átalány jellege, amelynek összege nem a keletkezett egyéni kártól, hanem a megtett vagy megteendő légi távolságtól függően alakul, valamint általános jellege, amennyiben megkülönböztetés nélkül megillet minden olyan utast, aki megfelel az ehhez szükséges feltételeknek.

56. Következésképpen a 261/2004 rendelet 7. cikke álláspontom szerint összeegyeztethető a Montreali Egyezmény 19. és 29. cikkével.

57. Az arányosság elvének tiszteletben tartását illetően a Bíróságnak már volt alkalma állást foglalni e rendelet 7. cikkének ezen elvvel való összeegyeztethetőségéről. [24] Ezzel kapcsolatban úgy ítélte meg, hogy a rendelet 5. és 6. cikkében meghatározott intézkedések [25] önmagukban 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. [26]

58. Másfelől a Bíróság megjegyezte, hogy vitathatatlan, hogy az uniós 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. [27]

59. Az alapügy egyes felei ezenkívül előadják azt az érvet, mely szerint a késéssel érintett légi járatok utasainak kártalanítása ahhoz vezetne, hogy önkényes és túlzott mértékű pénzügyi terhet rónának a légi szállítókra. A felek szerint e kártalanítás a 261/2004 rendelet céljára tekintettel aránytalan.

60. Ezzel összefüggésben, az Európai Szervezet a Légi Közlekedés Biztonságáért (Eurocontrol) által az Európai Bizottság tudomására hozott számadatok szerint a légi járatoknak kevesebb mint 1,2%-a tartozhat a rendelet késéssel érintett légi járatokkal kapcsolatos rendelkezéseinek hatálya alá. Továbbá a késéssel érintett légi járatoknak kevesebb mint 0,5%-a késik három órát vagy annál többet, akár rendkívüli körülmények miatt, akár más okból. Azon légi járatok számaránya, amelyeknek késése a rendelet 7. cikke szerinti kártalanításhoz való jogot keletkeztet, kevesebb mint 0,15%. [28]

61. A három óránál hosszabb és az e kártalanításhoz való jogot keletkeztető késések gyakorisága tehát korlátozottnak bizonyul. Ezért nem tűnik úgy számomra, hogy a három óránál hosszabb késések esetén járó kártalanítás hatásai aránytalanok lennének a 261/2004 rendelet céljához képest, amely – felidézem – a légi utasok magas szintű védelmének biztosítására irányul.

62. Ez annál inkább így van, hogy – mint azt a Bíróság a fent hivatkozott Sturgeon és társai ügyben hozott ítéletében megjegyezte – a légi fuvarozó nem köteles kártalanítást fizetni, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését vagy hosszú késését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni, tehát olyan körülmények, amelyek kívül esnek

23 — Lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Sturgeon és társai ügyben hozott ítélet 52. pontját.

24 — Lásd a fent hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 81. pontját.

25 — Ezen intézkedések a következők: a 261/2004 rendelet 8. és 9. cikkében szabályozott, az utasoknak nyújtandó segítség és ellátás, valamint a rendelet 7. cikkében szabályozott kártalanítás.

26 — A fent hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 84. pontja.

27 — Uo., 85. pont.

28 — Lásd az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett, a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló 261/2004/EK rendelet alkalmazásáról szóló, 2011. április 11-i bizottsági közleményhez csatolt, a Bizottság szervezeti egységei által összeállított munkadokumentumot (SEC(2011) 428 végleges). E dokumentum angol nyelven érhető el.

a légifuvarozó tényleges befolyásán.[29] Ezenkívül a 261/2004 rendelet alapján teljesített kötelezettségek nem zárják ki azt, hogy a légifuvarozók a késést okozó bármely személytől – harmadik személyeket is beleértve – kártérítést követeljenek a nemzeti jognak megfelelően, amit a hivatkozott rendelet 13. cikke is lehetővé tesz.[30] Végül a Bíróság azt is megállapította, hogy a késéssel érintett járatnak a végső célállomását az eredetileg tervezett érkezési időponthoz képest három vagy annál több órás késéssel elérő utasát megillető kártalanítás a rendelet 7. cikke (2) bekezdése c) pontjának értelmében 50%-kal csökkenthető, ha a késés – a 7. cikk (2) bekezdése a) és b) pontjának hatálya alá nem tartozó járat esetében – a négy órát nem éri el.[31] A légi járatok háromórás vagy annál hosszabb késése esetén a légifuvarozókra háruló pénzügyi teher tehát nulla mértékű vagy jelentősen csökkentett is lehet.

63. Következésképpen az eddigiekre tekintettel az a véleményem, hogy a 261/2004 rendelet 7. cikke összeegyeztethető az arányosság elvével.

64. Végül a C-629/10. sz. ügyben a kérdést előterjesztő bíróság lényegében azt kérdezi, hogy a Bíróság által a fent hivatkozott Sturgeon és társai ügyben e rendelkezésről adott értelmezés összeegyeztethető-e a jogbiztonság elvével.

65. A C-629/10. sz. ügyben az alapeljárás felperesei szerint ez az értelmezés sérti a jogbiztonság elvét, mivel ellentmondásban áll a 261/2004 rendelet világos és egyértelmű szövegével, az uniós jogalkotó szándékával, valamint a fent hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélettel.

66. A jelen indítvány 31–48. pontjában kifejtett okokból úgy vélem, hogy a fenti értelmezés nem ellentétes a jogbiztonság elvével.

67. Az eddigiekre tekintettel az a véleményem, hogy a 261/2004 rendelet 5., 6. és 7. cikke összeegyeztethető a Montreali Egyezménnyel, az arányosság elvével, valamint a jogbiztonság elvével.

3. A meghozandó ítélet időbeli hatályáról

68. A C-629/10. sz. ügyben az alapeljárás felperesei a meghozandó ítélet időbeli hatályának korlátozását kérik a Bíróságtól arra az esetre, ha a High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) által ebben az ügyben előterjesztett első kérdésre igenlő, a harmadik kérdésre pedig nemleges választ adna. E felperesek azt szeretnék, hogy az utasok azon kártalanítási kérelmeinek alátámasztása érdekében, amelyeket a jelen ügyekben hozandó ítélet meghozatalának időpontja előtti késéssel érintett légi járatokra vonatkozóan terjesztettek elő, ne lehessen hivatkozni a 261/2004 rendelet 5., 6. és 7. cikkére, kivéve azon utasokat, akik eddig az időpontig e kártalanítás érdekében már bírósághoz fordultak.

69. Ezzel összefüggésben emlékeztetni kell arra, hogy az az értelmezés, amelyet a Bíróság valamely uniós jogszabály kapcsán fejt ki az EUMSZ 267. cikkben rá ruházott hatáskör gyakorlása során, megmagyarázza és pontosítja e szabály hatályát és jelentőségét, amely szerint azt a hatálybalépésének időpontjától értelmezni és alkalmazni kell, illetőleg értelmezni és alkalmazni kellett volna. Ebből következik, hogy az így értelmezett szabályt a bíróság alkalmazhatja, és alkalmaznia kell még az értelmezés iránti kérelemről határozó ítélet előtt keletkezett és létrejött jogviszonyokkal kapcsolatban is, ha egyebekben adottak a feltételek az említett szabály alkalmazásával kapcsolatos pernek a hatáskörrel rendelkező bíróság előtti megindításához.[32]

29 — Lásd ezen ítélet 67. pontját.

30 — Az említett ítélet 68. pontja.

31 — A fent hivatkozott Sturgeon és társai ügyben hozott ítélet 63. pontja.

32 — Lásd többek között a C-292/04. sz., Meilicke és társai ügyben 2007. március 6-án hozott ítélet (EBHT 2004., I-1835. o.) 34. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

70. A Bíróság kivételesen, azokra a súlyos zavarokra tekintettel, amelyeket ítélete a múltra nézve előidézhetne, korlátozhatja minden érdekelt számára annak lehetőségét, hogy arra az értelmezésre hivatkozzék, amelyet a Bíróság az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés felvetése kapcsán valamely uniós jogi rendelkezésnek adott.[33]

71. Másfelől a Bíróság megjegyezte, hogy szükségszerű, hogy az uniós jogi rendelkezés Bíróság általi értelmezésének időbeli hatálya egyedi pillanatban kerüljön meghatározásra. E tekintetben az az elv, hogy az időbeli hatály korlátozására kizárólag ugyanazon ítéletben kerülhet sor, amely a kért értelmezésről szól, biztosítja a tagállamok és más jogalanyok közötti egyenlő bánásmódot e joggal szemben, és ugyanakkor teljesíti a jogbiztonság elvéből eredő követelményeket.[34]

72. A jelen ügyekben az értelmezni kért uniós jogi rendelkezéseket a 261/2004 rendelet 5., 6. és 7. cikke képezi. A Bíróságtól lényegében azt kérdezik, hogy e rendelkezéseket akként kell-e értelmezni, hogy a légifuvarozó köteles a késéssel érintett légi járatok utasai részére kártalanítást fizetni. A Bíróságnak a fent hivatkozott Sturgeon és társai ügyben hozott ítéletben már volt alkalma állást foglalni e kérdésben[35], a jelen ügyben előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések pedig valójában csak arra irányulnak, hogy a Bíróság erősítse meg az említett rendelkezésekről az említett ítéletben általa kialakított értelmezést.

73. Meg kell ugyanakkor állapítani, hogy a Bíróság az említett ítéletben nem korlátozta annak időbeli hatályát.

74. Következésképpen álláspontom szerint a jelen ügyekben hozandó ítélet időbeli hatálya korlátozásának nincs helye.

75. Mivel azt javaslom, hogy a Bíróság a High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) által a C-629/10. sz. ügyben előterjesztett első kérdésre igenlő választ adjon, az e bíróság által előterjesztett ötödik kérdést nem szükséges megválaszolni.

V – Végkövetkeztetések

76. Az eddigi megfontolások összességére tekintettel azt javaslom a Bíróságnak, hogy az Amtsgericht Köln és a High Court of Justice (England & Wales) Queen's Bench Division (Administrative Court) által előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdéseket a következőképpen válaszolja meg:

„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. cikkét akként kell értelmezni, hogy:

– a késéssel érintett légi járatok utasai hivatkozhatnak a 261/2004 rendelet 7. cikke által előírt kártalanítás iránti jogra, amennyiben a késéssel érintett légi járat következtében háromórás vagy azt meghaladó időveszteséget szenvednek, vagyis ha végső célállomásukat a légifuvarozó által eredetileg tervezetthez képest három vagy több órával később érik el;

– e cikkek összeegyeztethetőek a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló, Montrealban 1999. december 9-én aláírt egyezménnyel, az arányosság elvével, valamint a jogbiztonság elvével."

33 — Lásd többek között a C-577/08. sz. Brouwer-ügyben 2010. július 29-én hozott ítélet (EBHT 2010., I-7489. o.) 33. pontját. Lásd továbbá a fent hivatkozott Meilicke és társai ügyben hozott ítélet 35. pontját is.

34 — A fent hivatkozott Meilicke és társai ügyben hozott ítélet 37. pontja.

35 — Lásd ezen ítélet 69. pontját.