L. A. GEELHOED
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2005. szeptember 8. [1]

I – Bevezetés

1. Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem egyrészt 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 (a továbbiakban: 261/2004 rendelet vagy rendelet) 5., 6. és 7. cikke érvényességének kérdésére irányul. [2] Másrészt az EK 234. cikk második bekezdésének értelmezésére irányul.

II – Jogi háttér

A – *A Montreali Egyezmény*

2. Az Európai Közösség 1999. december 9-én írta alá a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló egyezményt (a továbbiakban: Montreali Egyezmény). [3] A Tanács 2001. április 5-i határozatával hagyta jóvá. [4] Az Európai Közösség tekintetében 2004. június 28-án lépett hatályba.

3. A Montreali 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."

4. A Montreali Egyezmény 22. cikkének (1) bekezdése a fuvarozónak a 19. cikkben

1 – Eredeti nyelv: angol.

2 – HL 2004. L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.

3 – HL 2001. L 194., 39. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 492. o.

4 – HL 2001. L 194., 38. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 491. o.

meghatározott késedelemmel kapcsolatos felelősségét utasonként 4150 különleges lehívási jogra korlátozza. A 22. cikk (5) bekezdése előírja, hogy ez a korlátozás nem alkalmazható, ha a kár a fuvarozó cselekményének vagy mulasztásának következménye, amennyiben a kárt szándékosan okozta, illetve gondatlanságból és tudatában volt annak, hogy valószínűleg kár fog keletkezni.

5. „A követelések alapja" címet viselő 29. cikk kimondja:

„Utasok, poggyász és teherszállítmány [helyesen: áruk] szállítása esetén – bármilyen jogalapú – kártérítési per kizárólag ennek az egyezménynek a feltételeire és a felelősség [helyesen: és a felelősség egyezményben előírt] korlátozására figyelemmel kezdeményezhető, függetlenül attól, hogy arra az ezen egyezmény vagy egy szerződés alapján, szerződésen kívül károkozás alapján, vagy egyéb módon [helyesen: 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 [helyesen: egyéb, az eredeti állapot helyreállításán túlmenő kártérítés] nem behajtható."

B – *A 889/2002 rendelet*

6. A légi fuvarozók baleset esetén fennálló felelősségéről szóló, 1997. október 9-i 2027/97/EK tanácsi rendelet módosításáról szóló, 2002. május 13-i 889/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet [5] 1. cikkének (4) bekezdése a 2027/97 rendelet 3. cikkét az alábbi szöveggel váltotta fel:

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

7. A 889/2002 rendelet 1. cikkének (10) bekezdése egy melléklettel egészíti ki a 2027/97 rendeletet, amely többek között az alábbi rendelkezéseket tartalmazza „Az utas késése [helyesen: Az utasok szállítása során bekövetkezett késés"] cím alatt:

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

5 – HL 2002. L 140., 2. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 6. kötet, 246. o.

C – A 261/2004 rendelet

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

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

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

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

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

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

ii) az indulás menetrend szerinti időpontja előtt legkorábban két héttel és legkésőbb hét nappal tájékoztatták őket a járat törléséről, és átfoglalást ajánlottak számukra, lehetővé téve, hogy legfeljebb a menetrend szerinti indulás időpontja előtt két órával korábban induljanak, és végső célállomásukat a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest legfeljebb 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 [helyesen: tájékoztatást] kell adni a lehetséges alternatív közlekedési módokról.

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

(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."

9. 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 [helyesen: 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 [helyesen: minden esetben a fenti, a távolsági kategóriától függően megállapított vonatkozó határidőn belül köteles felajánlani]."

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

„1. E cikkre való hivatkozáskor az utasok az alábbi összegű kártérítést [helyesen: kártalanítást] 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."

11. A 261/2004 rendelet 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 [helyesen: 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."

12. A 261/2004 rendelet 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 többéjszakás 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."

III – A tényállás, az eljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

13. Az International Air Transport Association (a továbbiakban: IATA), amely 130 ország 270 légitársaságának érdekeit képviseli, és amely a világ menetrendszerű légi járatai utasszállításának 98%-át bonyolítja le, valamint a European Law Fares Airline Association (a továbbiakban: ELFAA), a 2004 januárjában létrehozott szövetség, amely 9 EU-ország 10 diszkont légitársaságának érdekeit képviseli (a továbbiakban együttesen: felperesek), a High Court of Justice (England and Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Egyesült Királyság) (a továbbiakban: High Court) előtt két keresetet nyújtott be Department for Transport (Egyesült Királyság és Észak-Írország) ellen a 261/2004 rendelet végrehajtásának bírósági felülvizsgálata érdekében.

14. Mivel véleménye szerint a felperesek érvelése életszerű, így nem megalapozatlan, a High Court of Justice úgy határozott, hogy előzetes döntéshozatal céljából a Bíróság elé terjeszti a felperesek hét kérdését, amelyekkel ezek a 261/2004 rendelet érvényességét vitatják. Mivel a közlekedési minisztérium kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a fenti kérdések közül hat előterjesztése helyénvaló lenne, mert ezek nem támasztottak megalapozott kételyt a hivatkozott rendelet érvényessége vonatkozásában, a High Court 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 nemzeti bíróság a következő kérdéseket terjesztette a Bíróság elé:

„1. Érvénytelen-e a 261/2004 rendelet 6. cikke azon az alapon, hogy megsérti az 1999-es Montreali 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 hátrányosan megkülönböztető, 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 valamely 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?"

15. A High Court végzését a Bíróság 2004. augusztus 12-én kapta meg. A felperesek, az Európai Parlament, a Tanács, a Bizottság és az Egyesült Királyság (kormánya) írásbeli észrevételeket nyújtott be. 2005. június 7-én tárgyalást tartottak.

IV – Értékelés

16. Ezen előzetes döntéshozatal iránti kérelemben nyolc kérdésből hét a 261/2004 rendelet érvényességére vonatkozik.

17. A 261/2004 rendelet szabályozza a beszállás visszautasítását (4. cikk), a járat törlését (5. cikk) és a késést (6. cikk).

18. A légi fuvarozónak minden esetben vannak bizonyos kötelezettségei:

– A beszállás visszautasítása esetén: kártalanítás (7. cikk), átfoglalás/visszatérítés (8. cikk) és ellátás (9. cikk).

– Járat törlése esetén: átfoglalás vagy visszatérítés formájában nyújtott segítség (8. cikk), étkezés stb. formájában nyújtott segítség (9. cikk), de nincs kártalanítás (7. cikk), feltéve hogy megfelelő időben tájékoztatták az utasokat, vagy a légi fuvarozó bizonyítani tudja, a járat törlését rendkívüli körülmények okozták.

– Késés esetén: kizárólag a 9. cikkben előírt ellátás, kivéve ötórás vagy ezt meghaladó késés esetén. Ebben az esetben az utas a 8. cikknek megfelelően visszatérítésre is jogosult.

19. Emellett a légi fuvarozó köteles az utasokat az őket megillető jogokról tájékoztatni, annak érdekében, hogy ténylegesen

gyakorolni tudják jogaikat.[6] E tájékoztatásnak ki kell terjednie annak a szervnek az elérhetőségére, amelyet annak ellenőrzésére és biztosítására jelöltek ki, hogy a rendeletet a légi fuvarozók általánosan betartsák.[7]

20. Továbbá ezen, az utasokkal szemben fennálló kötelezettségek nem korlátozhatók, illetve azok alól nem lehet mentesülni, nevezetesen a szállítási szerződésben szereplő eltérés vagy korlátozó kikötés alapján.[8]

21. Az alapeljárásban a felperesek kérelmei nem a 4. cikk érvényességére és a légi fuvarozók kártalanítási vagy segítségnyújtási kötelezettségére vonatkoznak azon utasok iránt, akik beszállását visszautasították, hanem az 5. és 6. cikkben előírt, járat törlése és késése esetén a légi utasoknak biztosítandó kártalanítási, visszatérítési, átfoglalási és ellátási kötelezettségekre.

22. Dióhéjban, a kifogásaik az alábbiak:

– a rendelet 6. cikke és a Montreali Egyezmény összeegyeztethetetlensége;

– eljárási szabálysértés (a rendelet 5. cikkének módosításakor megsértették az EK 251. cikkben meghatározott eljárást);

– a jogbiztonság hiánya és az indokolás hiányossága;

– az arányosság elvének megsértése;

– a hátrányos megkülönböztetés tilalma elvének megsértése;

– a meghatározott összegű kártalanítás fizetése aránytalan, hátrányosan megkülönböztető, és nincs megfelelő indoka.

A – *Az első kérdésről (a Montreali Egyezménnyel való összeegyeztethetetlenség)*

23. Az első kérdésével a nemzeti bíróság arra vár választ, hogy a rendelet 6. cikke érvény-

6 – Lásd a 20. preambulumbekezdést és a 14. cikket.
7 – Lásd a 22. preambulumbekezdést és a 16. cikket.
8 – Lásd a 15. cikket.

telen-e a Montreali Egyezmény 19., 22. és 29. cikkével való összeegyeztethetetlenség miatt.

27. Azzal érvelnek, hogy a Montreali Egyezmény kötelező a Közösség számára; hogy az egyezmény elsőbbséget élvez a rendelet 6. cikkével szemben; és hogy a Montreali Egyezmény 19. cikke, 22. cikkének (1) bekezdése, és 29. cikke közvetlen hatállyal bír.

24. Legalább kétórás késés esetén a légi fuvarozó köteles a rendelet 6. cikke értelmében a 9. cikknek megfelelő ellátást nyújtani. Legalább ötórás késés esetén az utas a 8. cikk értelmében visszatérítésre vagy átfoglalásra is jogosult. A 6. cikk nem írja elő, hogy a légi fuvarozó szabadulhat a fenti kötelezettségek alól „rendkívüli körülmények" esetén.

28. A Parlament, a Tanács, a Bizottság és az Egyesült Királyság Kormánya azon az állásponton vannak, hogy a rendelet és az egyezmény között nincs ellentmondás, mert e rendelkezések két különböző, eltérő célt szolgáló rendszerre vonatkoznak. Úgy érvelnek, hogy az ellátás és segítségnyújtás biztosításának kötelezettsége a Montreali Egyezmény 19. cikke értelmében nem tekinthető kártérítésnek.

25. A IATA és az ELFAA arra hivatkoznak, a rendkívüli körülmények miatti kimentés hiányában a rendelet 6. cikke megsérti a Montreali Egyezmény 19. cikkét, 22. cikkének (1) bekezdését és 29. cikkét, ezért az érvénytelen.

29. Megjegyzik, hogy a rendelet 6. cikke által a légi fuvarozókra meghatározott követelmények közjogi jellegű szabályok. E kötelezettségnek semmi köze egy bíróság előtti kártérítési keresethez. Kizárólag az utasok számára nyújtandó segítséget kívánja meg az azonnali szükségleteik tekintetében, a helyszínen, késés esetén.

26. E kimentésről a Montreali Egyezmény rendelkezik. Véleményük szerint a 29. cikkből következik, hogy az utasok légi úton való szállítása esetén kártérítési per, bármilyen jogcímen, az egyezményben előírt feltételek szerint indítható. Ezért bármilyen, az utasok légi szállítása során bekövetkező késésből eredő kárról szóló rendelkezésnek meg kell felelnie az egyezmény 19. és 22. cikkének.

30. A tárgyaláson a IATA és az ELFAA a Parlament, a Tanács, valamint a Bizottság által benyújtott észrevételekre további észrevételeket tett. Arra hivatkoznak, hogy a közösségi szervek érvelése a Montreali

Egyezmény 19. cikkében foglalt „késésből eredő kár" fogalmának megszorító értelmezésén alapul. Azzal az érvvel sem értenek egyet, hogy az egyezmény egyes szabályokat csak részben harmonizál.

31. A megszorító értelmezéssel összefüggésben úgy érvelnek, hogy az ellentétes a fogyasztók érdekeivel, e Bíróság ítélkezési gyakorlatával [9] és más bíróságok ítéleteivel is (amelyek a Montreali Egyezmény 19. cikke alapján az utasok szállásköltségei stb. miatt kártérítést ítéltek meg). Másrészt e megszorító értelmezés következtében a Közösség feljogosítva érezte magát, hogy a joghézagot megszüntesse, noha az további zavarhoz vezet, mivel szerintük mind a 2027/97 rendelet, mind a 261/2004 rendelet egységes szabályok megalkotására irányul, és a késéssel érintett járatokkal összefüggésben a légi fuvarozók kártérítési felelősségére vonatkozik. Véleményük szerint a két rendeletet lehetetlen összeegyeztetni. A „kártalanítás" (compensation) kifejezésre utalnak, amely mindkét rendeletben szerepel, ám látszólag két különböző jelentéssel bír: kártérítés (2027/97 rendelet) és kártalanítás (261/2004 rendelet). [10] Nézetük szerint e megkülönböztetés, amelyet az intézmények alakítottak ki, meglehetősen zavaros. Megszünteti a 889/2002 rendelettel módosított 2027/97 rendelet 12. preambulumbekezdésében hivatkozott egyszerűséget és világosságot, megszünteti a Montreali Egyezmény által létrehozott kiegyensúlyozott rendszert, és nyilvánvalóan az egyezmény megsértését jelenti. Nézetük szerint a kártalanítás (compensation for lack of damage) jelentése másképpen egyéb, az eredeti állapot helyreállításán túlmenő kártérítés (non-compensatory damages). Ha ez az eset áll fenn, a 261/2004 rendelet 6. cikke ellentétes a Montreali Egyezmény 29. cikkével és a módosított 2027/97 rendelet 3. cikkével, amely mentesíti a fuvarozót minden ilyen fizetési kötelezettség alól.

B – *Értékelés*

32. A Közösség tagja a Montreali Egyezménynek, és kétségtelen, hogy a Közösséget köti az egyezmény. Az egyezményt az EK 300. cikk alapján írták alá és kötötték meg. Az EK 300. cikk alapján kötött megállapodások hatálybalépésüket követően kötelezőek a Közösség intézményeire és a tagállamokra, és a közösségi jogrend szerves

9 – A felperesek a C-168/00. sz. Leitner-ügyben 2002. március 12-én hozott ítéletre (EBHT 2002., I-2631. o.), valamint a C-336/03. sz. easyCar-ügyben 2005. március 10-én hozott ítéletre (EBHT 2005., I-1947. o.) hivatkoznak. Az easyCar-ügyben hozott ítéletből következik, hogy a fogyasztóvédelmi szabályoktól való eltérést megszorítóan kell értelmezni. A Leitner-ügy alapján a felperesek azzal érvelnek, hogy a kár fogalma a nem vagyoni kárt is magában foglalja, és ez vonatkozik a Montreali Egyezmény 19. cikkében és a 2027/97 rendeletben megfogalmazott kárfogalomra is.

10 – E tekintetben hivatkoznak a „kártérítésre jogosult személy" fogalmára a módosított 2027/97 rendelet értelmében, és a 261/2004 rendelet szövegére, amely a kártalanításról szól. Noha igaz az, hogy mindkét rendelet angol és francia változatában a „compensation", illetve „indemnisation" kifejezések használata jelenik meg, más nyelvi változatokban, úgymint a németben (Schadenersatzberechtigte, zusätzliche Ausgleichsleistung) és a hollandban (schadevergoedingsgerechtigde; aanvullende compensatie) a különbség hangsúlyosabb.

részét képezik. [11] Az a tény, hogy a rendeletet azelőtt fogadták el, hogy a Montreali Egyezmény az Európai Közösség tekintetében hatályba lépett, a közösségi intézményeknek a nemzetközi jog alapján fennálló kötelezettségeit nem változtatja meg. A Montreali Egyezmény nemzetközi egyezmény, és mint olyan, a részes felekre kötelező, és jóhiszeműen végre kell hajtani. Ezért, noha a Közösség még hivatalosan nem helyezte letétbe a megerősítő okiratot, a közösségi intézmények nem cselekedhettek ellentétesen a nemzetközi egyezményekkel. Az intézmények az aláírás dátuma, 1999. december 9-e után kötelesek olyan cselekményektől tartózkodni, amelyek meghiúsítanák az egyezmény tárgyát és célját. [12] Ezért létezett olyan kötelezettség, amely szerint nem lehetett a Montreali Egyezménnyel ellentétes közösségi jogszabályt elfogadni.

33. A kérdés tehát az, hogy az egyezmény hatálya és tárgya megegyezik-e a vitatott 261/2004 rendeletével (azok rendelkezéseivel), és vajon van-e összeütközés a kettő között.

34. Az 1999-es Montreali Egyezmény célja, csakúgy mint elődjének (az 1929-es, módosított Varsói Egyezménynek), hogy egységesítse a nemzetközi légi fuvarozás során keletkező felelősségre vonatkozó egyes szabályokat.

35. A jelen ügyben releváns rendelkezéseket a Montreali Egyezmény III. fejezete fekteti le, amely a légi fuvarozó felelősségéről, valamint a kártérítés mértékéről rendelkezik. A 17. cikk az utasok halála vagy sérülése esetén, valamint a poggyászban bekövetkezett kárról szól. A 18. cikk a teherszállítmányban [helyesen: áruban] bekövetkezett kárra vonatkozik. A 19. cikk azokról az utasok, poggyászok vagy a teherszállítmány [helyesen: áru] légi szállításában bekövetkezett késésből eredő károkról szól, amelyekért a légi fuvarozó felelős. A 19. cikkből következik, hogy a légi fuvarozó felelőssége vélelmezett, azonban e vélelmet megdöntheti azáltal, hogy bizonyítja, 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.

36. A következő cikkek a 20. cikktől a 28. cikkig különböző kérdésekkel foglalkoznak, többek között a felelősség korlátozásával, úgymint a fuvarozó felelősségének utasonként 4150 különleges lehívási jogra való korlátozása az utasok szállításában bekövetkezett késés esetén.

11 – Lásd a 181/73. sz., Haegeman kontra Belgium ügyben 1974. április 30-án hozott ítéletet (EBHT 1974., 449. o.) és a 181/73. sz., Hauptzollamt Mainz kontra Kupferberg ügyben 1982. október 26-án hozott ítéletet (EBHT 1982., 3641. o.).

12 – Lásd a szerződések jogáról szóló, 1969. május 23-án megkötött Bécsi Egyezmény 18. cikkét. A 18. cikk fekteti le a nemzetközi szokásjog jóhiszeműségének elvét azzal, hogy előírja: „Az állam tartózkodni köteles azoktól a cselekményektől, amelyek meghiúsítanák a szerződés tárgyát és célját, midőn a) megerősítés, elfogadás vagy jóváhagyás fenntartásával írta alá a szerződést, vagy cserélte ki a szerződést létrehozó okiratokat, mindaddig, amíg nem válik nyilvánvalóvá az a szándéka, hogy a szerződésnek nem válik részesévé, vagy b) kifejezte azt, hogy a szerződés reá nézve kötelező hatályát elismeri, mindaddig, amíg a szerződés hatályba nem lép, és feltéve, hogy e hatálybalépést indokolatlanul nem késleltetik."

37. Ezt követően a 29. cikk kimondja, hogy minden kártérítési per kizárólag az egyezmény feltételeire és a felelősség korlátozására figyelemmel indítható. A 33. cikk meghatározza, hogy melyik bíróságnak van joghatósága, és előírja, hogy eljárási kérdésekben az ügyben eljáró bíróság joga az irányadó. Ezen túl a 35. cikk kétéves jogvesztő határidőt határoz meg a kereset benyújtására.

38. A Közösség tekintetében az Egyezmény releváns rendelkezéseit a 889/2002 rendelettel elvégzett módosítás illesztette be a 2027/97 rendeletbe. A módosított változat alkalmazandó 2004. június 28-a, a Montreali Egyezmény Közösség tekintetében való hatálybalépése óta. [13]

39. Ezért a módosított 2027/97 rendelet kiterjesztette a hatályát a légi fuvarozók késésből eredő kárért való polgári jogi felelősségére is. Ezt tükrözi például e rendelet 3. cikkének (1) bekezdése, valamint a rendelet melléklete is, amely valójában olyan tájékoztatás, amelyet a 2027/97 rendelet 6. cikke alapján a légi fuvarozóknak kell használniuk, és amely a közösségi jogszabályok, valamint a Montreali Egyezmény alapján előírt, a közösségi légi fuvarozók által alkalmazott felelősségi szabályokat foglalja össze.

40. A Montreali Egyezmény és a közösségi jog által szabályozott, a légi fuvarozók késésből eredő kár miatti polgári jogi felelőssége mellett a 261/2004 rendelet, a vitatott rendelet, a légi fuvarozó számára különleges kötelezettségeket állapít meg a beszállás visszautasítása, járat törlése, valamint késés esetére.

41. Késés esetén a légi fuvarozónak ellátást (étkezést, szállást stb.) és a késés idejére segítséget kell biztosítania. E kötelezettség alól nem mentesül a „rendkívüli körülményekre" való hivatkozással. Ezért a vita nemcsak a Montreali Egyezmény hatályára és tárgyára összpontosul, hanem a „késésből eredő kár" jelentésére is (amelyre a felperesek az alapeljárásban hivatkoztak), mivel a Montreali Egyezmény tartalmaz ilyen kimentést, míg a vitatott rendelet nem.

42. Véleményem szerint, ahogyan az alábbiakban kifejtem, a Montreali Egyezmény és a rendelet kiegészíti egymást, és nem mondanak egymásnak ellent.

43. Először is, kétségtelen, hogy a Montreali Egyezmény egyes, a nemzetközi légi szállítással kapcsolatos szabályokat harmonizál, úgymint a légi fuvarozók késésből eredő kár

13 – A 889/2002 rendelet 2. cikke.

miatti felelősségét, valamint azokat a kártérítési kereseteket, amelyeket az egyes utasok a bíróságok előtt indíthatnak. E harmonizáció azonban nem szabályozza valamennyi esetet, amely késés esetén felmerülhet.

44. Ahogyan azt a Bizottság és a Tanács kifejtette, a Montreali Egyezmény meghatározza az olyan típusú pereket, amelyek késésből eredő kár esetén a bíróságok előtt indíthatók. E tekintetben az egyezmény „bármilyen jogalapú kártérítési perre" utal, de a „késés alapján indítható perekre" nem.

45. Ezért a késésből eredő kártérítési perek tekintetében a Montreali Egyezmény kimerítő szabályozást tartalmaz, de nem zár ki más olyan intézkedéseket, amelyek nem kapcsolódnak a „kártérítési perhez". Például az egyezmény nem zár ki olyan intézkedéseket, amelyek minimumkövetelményeket fogalmaznak meg a légi fuvarozók számára a tekintetben, hogy milyen szolgáltatást kell biztosítaniuk késés esetén.

46. Másrészt világos, hogy a rendelet 6. cikke nem a kárért való polgári jogi felelősségről, illetve kártérítési keresetről szól. A kártérítési kereset, ahogyan azt a Parlament, a Tanács és a Bizottság is kifejtette, annak vizsgálatát kívánja meg, hogy eredetileg keletkezett-e kár, hogy van-e okozati összefüggés a késés és a kár között, mekkora a kár mértéke, és hogy a fuvarozó ki tudja-e menteni magát. E megfontolások akkor fontosak, amikor (kártérítési) keresetet nyújtanak be egy (az egyezmény 33. cikke értelmében) illetékes bíróság előtt.

47. E megfontolások nem fontosak a rendelet 6. cikke szempontjából. A 6. cikk célja az utasok védelme azáltal, hogy a légi fuvarozókat ellátásra és az elakadt utasok segítésére kötelezi, tekintet nélkül arra, hogy keletkezett-e kár. Nincs szükség a kár bizonyítására, és a légi fuvarozó által elkövetett hiba is lényegtelen e cél szempontjából. Ezért nincs szükség kimentésre sem.

48. A késés idejére biztosítandó alapvető szolgáltatás kötelezettsége, így az utasoknak biztosított védelem, közjogi jellegű szabálynak minősül.

49. Egyébként nem is szükséges megemlíteni, hogy ha az utas a késésből eredően kárt is szenved, a Montreali Egyezmény 19. cikke

alapján kártérítési keresetet indíthat valamely, a 33. cikkben említett illetékes bíróság előtt. A rendelet 12. cikke fenntartja az ilyen kártérítési igény lehetőségét.

50. Számomra világos, hogy a 6. cikk által a légi fuvarozók számára megszabott kötelezettségek nem ellentétesek a Montreali Egyezménnyel. Egyrészt a Montreali Egyezmény és a 2027/97 rendelet, másrészt a 261/2004 rendelet teljesen eltérő jellegűek. Ahogyan azt fentebb láttuk, a Montreali Egyezmény az utasok olyan keresetindítási jogáról szól, amelyeket a bíróságok előtt indíthatnak késésből eredő kár esetén, amelyet a nemzetközi magánjog szabályoz, ezzel szemben a rendelet 6. cikkének célja egyes kötelezettségek megállapítása a légi fuvarozó számára, így biztosítva ezzel egyidejűleg minden utas számára a jogot, hogy azonnali ellátásban és segítségnyújtásban részesüljön a késés idején.

51. Számomra nyilvánvaló, hogy e jogszabályon alapuló kötelezettség nem egyezik meg a késés által okozott kár miatti polgári jogi felelősséggel (a késés miatt bekövetkező veszteség értelmében) a Montreali Egyezmény alapján.

52. Továbbá, a 261/2004 rendelet által a légi fuvarozók számára meghatározott kötelezettségek közjogi jellegét alátámasztja még, ahogyan arra a Parlament is rámutatott, az a tény, hogy a végrehajtási mechanizmus különböző. A rendelet értelmében minden tagállam köteles kijelölni egy olyan szervet, amely felel a rendelet végrehajtásáért, és „adott esetben e szerv meghatározza a szükséges intézkedéseket az utasok jogait [helyesen: jogai] tiszteletben tartásának biztosítása érdekében". Ha valamely légi fuvarozó nem teljesíti kötelezettségeit a rendelet értelmében, és így megtagadja az utasoknak járó szolgáltatásokat, az utas panaszt tehet e szervnél. Emellett a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy végső soron létezik egy hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciómechanizmus.

53. Emellett az utas bírósági eljárást indíthat, ha a légi fuvarozó nem teljesítette közjogi jellegű kötelezettségeit. E kérelem értelemszerűen arra irányul, hogy a légi fuvarozókat rákényszerítse kötelezettségeik teljesítésére, tekintet nélkül arra, hogy a nemteljesítés miatt az utas kárt szenvedett-e. Más szavakkal, a kereset tárgya és a légi fuvarozó kötelezettségei megegyeznek.

C – *A második kérdésről (EK 251. cikk)*

54. A második kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság arra vár választ, hogy a) az

5. cikk érvénytelen-e, mivel azt az egyeztetőbizottság az EK 251. cikkel ellentétes módon módosította, és b) ha igen, e tény vagy más fontos tényező befolyásolja-e a rendelet egészének érvényességét.

55. A IATA és az ELFAA szerint az egyeztetőbizottság törölte a légi fuvarozó „rendkívüli körülményeken" alapuló kimentési lehetőségét a járat törlése miatt felmerült igényekkel összefüggésben a 9. cikk (ellátás) tekintetében, noha e kérdésben nem volt ellentmondás a Tanács közös álláspontja és a Parlament második olvasata között, ezért az jogellenes.

56. Lényegében arra hivatkoznak, hogy az egyeztetőbizottság nem módosíthatja a javasolt intézkedés rendelkezését, kivéve ha a Parlament és a Tanács korábban, a második olvasatban a kérdésben eltérő álláspontot voltak. E ponton az EK 251. cikk (4) bekezdésének világos szövegére hivatkoznak, amely előírja, hogy az egyeztetőbizottság a közös álláspontot a Parlament által javasolt módosítások alapján tárgyalja. Arra is hivatkoznak, hogy az ettől elérő értelmezés a bizottságot hallgatólagosan hatáskörrel ruházza fel, amely a jogalkotási eljárásban megvalósuló intézményközi egyensúlyt veszélyeztetné, és nagyobb demokratikus deficit kialakulásához vezetne, mint amelyet a 251. cikk orvosolni igyekezett.

57. Úgy érvelnek, hogy ha az egyeztetőbizottság a tanácsi közös állásponthoz új módosításokat nyújthatna be, a Parlament egyeztetőbizottságban ülő tagjai ténylegesen a Parlament plenáris ülésének akaratát is megkerülhetnék. A második és a harmadik olvasat során alkalmazott szavazási eljárás közötti különbségre hívják fel a figyelmet. A második olvasat során a Parlament minden egyes javasolt módosításról külön szavaz, így minden tag egyenként jóváhagyhat, illetőleg elutasíthat minden javasolt módosítást, míg a harmadik olvasatban a Parlament teljes egészében jóváhagyja vagy elutasítja a közös szövegtervezetet.

58. Az új módosítások bevezetése az egyeztetésben, amelyeket korábban nem tárgyaltak, a Bizottság jogalkotási hatáskörét komolyan akadályozná.

59. A Tanács, a Parlament, a Bizottság, valamint az Egyesült Királyság Kormánya azt a nézetet vallja, hogy az egyeztetőbizottság nem lépte túl a hatáskörét. Véleményük szerint a 251. cikk (4) bekezdése nem támasztja alá a IATA és az ELFAA megszorító nézetét.

D – *Értékelés*

60. Az együttdöntési eljárás keretében az egyeztető bizottsági eljárásra csak akkor

kerül sor, ha két-két olvasat után a Parlament és a Tanács nem ért egyet a javasolt intézkedéssel.

61. A jelen ügyben a Parlament a második olvasatban számos módosítást javasolt a Tanács közös álláspontjához. A Tanács nem fogadta el valamennyi módosítást. Ezért az EK 251. cikk (4) bekezdése alapján az egyeztetőbizottság összehívására került sor.

62. Az egyeztetőbizottság 2003. október 14-én megállapodásra jutott. A megállapodás része volt a légi fuvarozók ellátási kötelezettsége a „rendkívüli körülmények" miatti kimentés lehetősége nélkül. Az Európai Parlamentben az egyeztetés során elért megállapodásról szóló szavazásra 2003. december 18-án került sor, 467 támogató szavazattal, 4 szavazat ellenében, 14 tartózkodás mellett. 2004. január 26-án a Tanács minősített többséggel elfogadta az egyeztetőbizottság által jóváhagyott közös szövegtervezetet.

63. A 251. cikk rövid ismertetésével kezdem.

64. Az együttdöntési eljárás, amelyet a Maastrichti Szerződés vezetett be, és amelyet az Amszterdami Szerződés módosított, majd alkalmazását a Nizzai szerződés terjesztette ki, ma már az Európai Közösség legfőbb jogalkotási eljárása. Azért dolgozták ki, hogy egy intézkedést ne lehessen elfogadni akár a Tanács, akár az Európai Parlament jóváhagyása nélkül. Ezért a hangsúly egy közösen elfogadott szövegtervezet kidolgozásán van, amely a Tanácsot és a Parlamentet egyenjogú helyzetbe hozza.

65. Az eljárás három szakaszból áll (első olvasat, második olvasat és harmadik olvasat egyeztetéssel), de az eljárás e három szakasz bármelyikében befejezhető, ha a Parlament és a Tanács megállapodásra jutnak.

66. Az együttdöntési eljárás mindig a Bizottság javaslatára indul. A Bizottság a javaslatát egyidejűleg terjeszti a Parlament és a Tanács elé.

67. A Bizottság javaslatának első olvasatára a Parlament előtt módosításokkal vagy azok nélkül került sor. A szavazásban részt vevő tagok többségével fogadják el.

68. Ha a Parlament módosításokat javasol, a Bizottság véleményezi, és álláspontját a (módosított) javaslattal egyidejűleg megküldi

a Tanácsnak. Amennyiben a Tanács a Parlament valamennyi módosítását jóváhagyja, vagy ha a Parlament nem javasol semmilyen módosítást, a Tanács a jogi aktust elfogadhatja. Más esetben a Tanács akkor fejezi be az első olvasatot, ha elfogadja az úgynevezett közös álláspontot.

69. A közös álláspontról, azokkal az okokkal együtt, amelyek a Tanácsot az álláspont elfogadásában vezették, az Európai Parlament tájékoztatást kap, akárcsak a Bizottság álláspontjáról a közös álláspont tekintetében. Három hónapon (vagy meghosszabbítás esetén négy hónapon) belül a Parlament a közös álláspontot jóváhagyhatja (a jogi aktust elfogadták), [14] elutasíthatja (ebben az esetben az eljárás befejeződik), vagy módosíthatja a második olvasat során. A közös álláspont elutasítása vagy a hozzá kapcsolódó módosítások elfogadása a tagok abszolút többségével történik (legalább 367 szavazattal).

70. A Parlament második olvasatban kialakított álláspontját elküldik a Tanácsnak, amelynek három hónap (meghosszabbítás esetén négy hónap) áll rendelkezésére a második olvasatra. Ha a Tanács minden módosítást elfogad, a jogi aktust elfogadták. Ha a Bizottság bármely módosítást elutasította, a Tanács csak egyhangúlag fogadhatja el a Parlament álláspontját teljes egészében.

14 – Ugyanez alkalmazandó akkor is, ha a Parlament határidőn belül nem hozott határozatot.

Ha a Tanács nem tudja elfogadni valamennyi módosítást, egyeztető eljárásra kerül sor. Ezt a Tanács elnöke a Parlament elnökével egyetértésben hívja össze.

71. Az egyeztetés az együttdöntési eljárás harmadik és utolsó szakasza.

72. Az egyeztetőbizottság a Tanács tagjaiból vagy azok képviselőiből, valamint azonos számú, a Parlamentet képviselő személyből áll. A Bizottság is részt vesz e bizottságban.

73. Az EK 251. cikkének (4) bekezdése szerint:

– az egyeztetőbizottság feladata, hogy „megállapodásra jusson egy közös szövegtervezetről", és e feladat végrehajtása során az egyeztetőbizottság „a közös álláspontot az Európai Parlament által javasolt módosítások alapján tárgyalja";

– a Bizottság feladata, hogy „megtesz minden szükséges kezdeményezést az Európai Parlament és a Tanács álláspontjának közelítése érdekében".

74. Ha az egyeztetőbizottság közös szövegtervezetet nem hagy jóvá, a javasolt jogi aktust el nem fogadottnak kell tekinteni. Ezért az egyeztetőbizottság által jóváhagyott közös szövegtervezet, azaz az Európai Parlament képviselői (többségi szavazással) és a Tanács képviselői (minősített többségi szavazással) által e bizottságban elfogadott közös szövegtervezet a végső elfogadás előfeltétele.

75. Ha a közös szövegtervezetet elfogadták, a Parlament (a leadott szavazatok abszolút többségével) és a Tanács (a szavazatok minősített többségével) mondja ki az utolsó szót. A jogi aktust csak akkor tekintik elfogadottnak, ha mindkét jogalkotó egyetért.

76. A Bizottság szerepe ezen utolsó szakaszban eltér a korábbi szakaszokban betöltött szerepétől, amelynek keretében véleményt nyilvánít a Parlament első olvasata, a Tanács első olvasata, valamint a Parlament második olvasata során. Az a tény, hogy a Bizottság már nem vonhatja vissza a javaslatát, illetőleg nem akadályozhatja meg a Tanácsot, amely minősített többségi szavazással a Bizottság egyetértése nélkül eljárhat a harmadik szakaszban, nem jelenti azt, hogy a szerepe kevésbé fontos. Ellenkezőleg, funkciója különösen fontos. Minden ülésen részt vesz, és az a kényes feladata, hogy megkönnyítse és elősegítse a két jogalkotó közötti tárgyalásokat azáltal, hogy megtesz minden szükséges kezdeményezést, például pártatlan módon kompromisszumos javaslatokat fogalmaz meg [15].

77. Ez a rövid összefoglaló világosan mutatja, hogy az együttdöntési eljárás lényeges jellemzője a Tanács és a Parlament közötti egyenjogúság. A Parlament és Tanács között kétirányú, közvetlen párbeszéd van. Mindkét jogalkotónak meg kell egyeznie egymással a Bizottság jogalkotási javaslata tekintetében. Az eljárás lényegéhez hozzátartozik, hogy a Tanács és a Parlament politikai véleménye nem mindig egyezik meg. Az egyeztetési eljárás, amelyben mindkét jogalkotó megvizsgálhatja, hogy lehetséges-e közös, mindkét intézménynek elfogadható megállapodásra jutni, ezért lényeges. [16]

78. Más szavakkal, mivel sem a Tanács, sem a Parlament nem képes jogot alkotni egymagában a másik egyetértése nélkül, mindkettő kényszerítve van a véleménykülönbségeik félretételéhez vezető út megtalálására.

15 – Lásd még az új együttdöntési eljárás gyakorlati kérdéseiről szóló közös nyilatkozat III.2. pontját (HL 1999. C 148., 1. o.).

16 – A gyakorlatban mindezt megelőzi az úgynevezett „trialógus", egy informális háromoldalú tárgyalás a Parlament, a Tanács és a Bizottság között a hatékonyság érdekében, amelyben mindegyik delegáció felhatalmazás alapján jár el.

79. Ebből következően a képviselők egyeztetőbizottsági felhatalmazásának kellően rugalmasnak kell lennie ahhoz, hogy az eredeti különbségeket át tudják hidalni. Ha a képviselőknek hátrakötött kézzel kellene tárgyalniuk, az egyeztetési bizottság semmilyen célt nem szolgálna.

80. Ezt azt is jelenti, hogy semelyik intézmény nem tekintheti módosíthatatlannak az eredeti álláspontját.

81. Az egyeztetési eljárás arra szolgál, hogy a Tanács és a Parlament közötti nézetkülönbségek esetén megakadályozza, hogy az együttdöntési eljárás olyan zsákutcába kerüljön, amely a Közösség érdekeit sértheti.

82. A megállapodásra való törekvés magában foglalja kompromisszumok megkötését. Egy kompromisszum eléréséhez szükséges lehet olyan rendelkezések felülvizsgálata, amelyben korábban nem volt nézetkülönbség. Emellett az elfogadott módosítás újabb módosítást tehet szükségessé annak érdekében, hogy az intézkedés a maga egészében koherens legyen, amikor elfogadják.

83. Az EK 251. cikke (4) bekezdésének szövege által biztosított rugalmasságot a Bizottság építő jellegű szerepe is tükrözi az egyeztetési eljárásban. Feladata, hogy megtegyen *minden* szükséges kezdeményezést a Parlament és a Tanács álláspontjának *közelítése* végett.

84. E kezdeményezések nem korlátozódnak olyan kérdésekre, amelyekkel a többi intézmény nem ért egyet.

85. Összefoglalva: igaz, hogy a 251. cikk (4) bekezdése előírja, hogy a bizottság a közös álláspontot az Európai Parlament által javasolt módosítások alapján tárgyalja, de ez nem jelenti azt, hogy a bizottság csak a javasolt intézkedés azon rendelkezéseit vizsgálhatja meg, amelyekben a Parlament és a Tanács nem ért egyet, vagy hogy a közös álláspont azon rendelkezését, amelyet a Parlament a második olvasatban nem módosított, módosítás nélkül kell elfogadni a végleges szövegben. Ez az eredmény magával az egyeztető eljárás céljával lenne ellentétes, nevezetesen hogy mindkét jogalkotó közös megállapodásra jusson. Ezen értelmezés a Bizottságot is akadályozná abban, hogy pártatlan közvetítői szerepét betöltse.

86. Világos az is, hogy az egyeztetőbizottság hatásköre nem korlátlan. Először is, a megállapodás keresésének logikus kiinduló-

pontja a Tanács és az Európai Parlament között fennálló nézeteltérés. Másodszor, a javasolt intézkedés hatálya alapjaiban nem változtatható meg.

87. A IATA és az ELFAA érveit a fentiek fényében kell megvizsgálni.

88. Első érvük szerint az egyeztetőbizottság csak a Parlament által a második olvasatban elfogadott azon módosításokat tárgyalhatja, amelyekkel összefüggésben a Tanács és a Parlament között nézetkülönbség van.

89. A fent kifejtett okok alapján világos, hogy az alapeljárás felperesei által alkalmazott megszorító értelmezés súlyosan akadályozhatná a megállapodás elérését. Sem az EK 251. cikk (4) bekezdésének a szövege, sem az egyeztetési eljárás létezésének az oka nem támasztja alá nézetüket. Az EK 251. cikk (4) bekezdése előírja, hogy a bizottság „a közös álláspontot az Európai Parlament által javasolt módosítások alapján tárgyalja". Az „alapján" megfogalmazás világosan kifejezésre juttatja, hogy e módosítások nem kötik a bizottságot. E módosítások csak tárgyalási kiindulópontot jelentenek az együttdöntési eljárásban. Ezért az EK 251. cikkének (4) bekezdése nem írja elő, hogy a bizottság csak azokat a rendelkezéseket vizsgálhatja meg, amelyben nincs egyetértés, vagy hogy a közös álláspont bármely rendelkezését, amelyet a Parlament a második olvasatban nem módosított, módosítás nélkül kell elfogadni a végleges szövegben.

90. Másrészt a IATA és az ELFAA arra hivatkozik, hogy az egyeztető eljárás során új módosítás beiktatásának lehetősége megbontja az intézményi egyensúlyt, az átláthatóság hiányához vezet, és aláássa a közösségi jogi aktusok demokratikus legitimitását.

91. A IATA és az ELFAA olyan ítélkezési gyakorlatra hivatkoztak, amelynek értelmében a Bíróság úgy határozott, hogy a Szerződés vagy olyan, a közösségi döntéshozatalról szóló másodlagos jogszabály megsértése, amelynek célja a Közösség intézményi egyensúlyának biztosítása, lényeges eljárási szabálysértésnek minősül, és hogy a Parlamentnek a döntéshozatali eljárásban betöltött szerepe alapvető demokratikus elvnek minősül. Az intézményi egyensúlyra alapozva úgy érvelnek, hogy az egyeztetőbizottság szerepét arra kell korlátozni, hogy a Parlament által javasolt módosításokkal kapcsolatban kompromisszumot találjon. Előadták továbbá, hogy az egyeztetőbizottság módosításra kiterjedő hatásköre aláássa a Bizottság kizárólagos jogszabály-kezdeményező jogát.

92. Úgy tűnik számomra, hogy a hivatkozott ítélkezési gyakorlat [17] a jelen ügyben nem releváns. Világos, hogy a Parlament az együttdöntési eljárásban teljes egészében részt vesz. Ahogyan azt korábban többször említettem, az egyeztetési eljárás az EK 251. cikk szerinti eljárás szerves részét képezi, amely az egyetértés második olvasatban való meghiúsulását követi. A két jogalkotó képviselői között a közös szövegtervezet tekintetében létrejött megállapodás elengedhetetlen feltétele egy közösségi jogi aktus elfogadásának. Ez mindkét oldalon bizonyos rugalmasságot feltételez.

93. Ezen egyeztetési eljárás, a fenti leírásnak és magyarázatnak megfelelően, természeténél fogva az intézményi egyensúly lényeges eleme. Ezen eljárás mindkét jogalkotó egyenjogú, teljes közreműködését írja elő, és lehetővé teszi a Bizottság számára, hogy közvetítőként teljes szerepét betöltse. Ezért megdől az az érv, amely szerint a Parlament képviselőinek szerepe az egyeztető eljárásban csupán a második olvasatbeli módosítások vizsgálatára korlátozódik. Korábban már megjegyeztem, hogy ez nemkívánatos helyzetet eredményezne, és az alábbiakban visszatérek e kérdésre.

17 – Ezzel összefüggésben többek között a 138/79. sz., Roquette Frères kontra Tanács ügyben 1980. október 29-én hozott ítéletre (EBHT 1980., 3333. o.); a 139/79. sz. Maizena-ügyben 1980. október 29-én hozott ítéletre (EBHT 1980., 3393. o.); a C-65/90. sz., Parlament kontra Tanács ügyben 1992. július 16-án hozott ítéletre (EBHT 1992., I-4593. o.); a C-21/94. sz., Parlament kontra Tanács ügyben 1995. július 5-én hozott ítéletre (EBHT 1995., I-1827. o.) és a C-392/95. sz., Parlament kontra Tanács ügyben 1997. június 10-én hozott ítéletre (EBHT 1997., I-3213. o.) hivatkoznak.

94. Másrészt, ahogyan korábban elhangzott, a bizottság előtti egyeztetés nem módosíthatja alapjaiban a javasolt jogi aktus hatályát.

95. Az Európai Parlamentben való szavazást illetően az a tény, hogy a második olvasat során a Parlament minden tagja szavazhat mindegy egyes javasolt módosításról, míg a harmadik olvasatban a tagok csak a közös szövegtervezet egészének elfogadásáról vagy elutasításáról dönthetnek, nem jelenti, hogy ez „túszejtési" helyzethez vagy a demokrácia csökkenéséhez vezet. Az eljáráshoz tartozik, hogy nem tarthat a végtelenségig. A határozatot valamikor meg kell hozni, akár jóváhagyás, akár elvetés formájában.

96. Emellett emlékezni kell arra, hogy az egyeztetőbizottságban a Parlament képviselői felhatalmazásukat a Parlamenttől kapják, hogy a bizottság tagjainak összetétele a pártok parlamenti megoszlását meglehetősen jól tükrözi, és hogy feladatuk, hogy jóhiszeműen megállapodásra jussanak. Ha a közös szövegtervezet tekintetében megállapodás született, az eljárást nem lehet újra megnyitni olyan módon, amely lehetővé tenné, hogy minden tag az elért kompromisszum minden eleméről szavazhasson.

97. Mellékesen megjegyzem, hogy a Tanács tagjai, akik nem a Tanácsot mint intézményt képviselik, hanem a Tanács tagjaként fejezik

ki véleményüket, egyben a saját kormányuk tagjai is, amely kormányok minden tagállamban demokratikus ellenőrzés alatt állnak.

98. Végezetül a Bizottság kezdeményező joga szintén nincs veszélyben. A tárgyalások során a bizottság munkája ugyanis nem korlátozódik azokra a módosításokra, amelyekben a Tanács és a Parlament nem ért egyet, azonban a végén a közös szövegtervezet tárgyának meg kell egyeznie az eredeti bizottsági javaslat tárgyával. [18]

99. A jelen ügyben az egyeztetőbizottságban megállapított módosítások a javasolt jogi aktus hatályán belül maradnak. Igaz, hogy a Parlament nem javasolt semmilyen módosítást az 5. cikkhez a „rendkívüli körülmények" kimentési okra vonatkozóan. Csak a 6. cikk összefüggésében tette meg ezt. Mégis világos, hogy a két rendelkezés között párhuzam vonható. Tény, hogy e rendelkezések az egyeztetés előtti szakaszokban vita tárgyai voltak. Osztom a Parlament, a Tanács és a Bizottság azon álláspontját, amely szerint az egyeztetési eljárásban javasolt módosítás egyértelműen a megelőző jogalkotási eljárás keretébe tartozott.

18 – A korábbi jogalkotási eljárás tárgyához való kötöttség követelményét az új együttdöntési eljárás gyakorlati kérdéseiről szóló közös nyilatkozat is tükrözi. Lásd a III. fejezet 4. pontját.

E – *A harmadik és negyedik kérdésről (jogbiztonság és indokolás)*

100. Harmadik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság arra vár választ, hogy a rendelet 5. cikke (járat törlése) és 6. cikke (késés) érvénytelen-e arra tekintettel, hogy nem felel meg a jogbiztonság elvének. A negyedik kérdés az indokolási kötelezettség, illetőleg a tényekkel való alátámasztás elmulasztására vonatkozik.

101. A IATA és az ELFAA arra hivatkoznak, hogy az 5. és 6. cikk szövege ellentmond a rendelet 14. és 15. preambulumbekezdésének, ezért ez jogbizonytalansághoz vezet.

102. Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a jogbiztonság elve azt követeli meg, hogy az egyének számára kötelezettségeket megállapító szabályozás egyértelmű és világos legyen, lehetővé téve azt, hogy a jogalanyok félreérthetetlenül megismerjék jogaikat és kötelezettségeiket, és ezeknek megfelelően járhassanak el. [19] Az állandó ítélkezési gyakorlat azt is kimondja, hogy egy közösségi jogi aktus preambulumának nincs kötelező ereje, és nem lehet rá hivatkozni annak igazolása érdekében, hogy eltérhessenek a kérdéses aktus tényleges rendelkezéseitől. [20]

19 – A C-169/80. sz., Gondrand Frères és Garancini-ügyben 1981. július 9-én hozott ítélet (EBHT 1981., 1931. o.) 17. pontja, és a C-439/01. sz., Libor Cipra és Vlastimil Kvasnicka kontra Bezirkshauptmannschaft Mistelbach ügyben 2003. január 16-án hozott ítélet (EBHT 2003., I-745. o.) 49. pontja.

20 – A C-162/97. sz., Nilsson és mások ügyben 1988. november 19-én hozott ítélet (EBHT 1998., I-7477. o.) 54. pontja.

103. A jelen ügyben az 5. és a 6. cikk szövege teljesen egyértelmű. Ahogyan már említettem, járat törlése esetén a légi fuvarozó mindig köteles ellátást, visszatérítést, illetve átfoglalást biztosítani. Az utas kártalanításra is jogosult, kivéve ha a légi fuvarozó bizonyítani tudja, hogy a járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni. A késés tekintetében az utasok a 7. cikk értelmében nem jogosultak kártalanításra, jóllehet a légi fuvarozó eszerint is köteles ellátást, valamint visszatérítést, illetve átfoglalást biztosítani.

104. Ezért nem látom megalapozottnak a jogbiztonság megsértését. Emellett a preambulumbekezdések, az 5. és 6. cikkel együtt olvasva, teljesen világosak. Még ha figyelmen kívül is hagyjuk azt a tényt, hogy egy közösségi jogi aktus preambuluma nem rendelkezik kötelező erővel, a premabulumbekezdések akkor is világosak.

105. A 12–16. preambulumbekezdés a járattörlésre vonatkozik, míg a 17. és 18. a késéssel foglalkozik. A 12. preambulumbekezdés kimondja, hogy a légi fuvarozók kártalanítják az utasokat, ha nem tájékoztatják őket a járat törléséről a menetrend szerinti indulás időpontja előtt, és ésszerű átfoglalást ajánlanak nekik, kivéve ha a járattörlést rendkívüli körülmények igazolják. A 13. preambulumbekezdés az utasok további jogait említi (visszatérítés vagy átfoglalás és ellátás). A 14. preambulumbekezdés a rendkívüli körülményekre említ példákat. Hivatkozik a Montreali Egyezményre. Azonban az is világos, hogy a rendelet és a Montreali Egyezmény különböző esetekre vonatkozik, mivel ez utóbbi nem rendelkezik olyan kötelezettségekről, mint az ellátás vagy átfoglalás, illetőleg visszatérítés. Ezért világos, hogy a 14. preambulumbekezdés a légi fuvarozó kötelezettségéről rendelkezik, amely alapján járattörlés esetén kártalanítást kell nyújtania. Igaz, hogy a 15. preambulumbekezdés a késedelemről is szól, mivel azonban késés esetén nincs kártalanítási kötelezettség, a késésnek 15. preambulumbekezdésben való említése felesleges.

106. Az ELFAA arra is hivatkozik, panaszát a rendelet preambulumbekezdései, valamint az 5. és 6. cikke közötti ellentmondásra alapozva, hogy rendkívüli körülmények fennállása esetén járattörlés és késés miatt a rendelet által megállapított visszatérítési, átfoglalási és ellátási kötelezettség nincs megfelelően megindokolva. Nézete szerint a közösségi jogalkotó nem mutatott be semmilyen bizonyítékot az olyan utasok éves számáról, akiket a járattörlés vagy a jelentős késés érint. Másrészt a rendelet által megállapított kötelezettségek nem segítenek azon cél elérésében, hogy az utasoknak a járattörlés vagy késés által okozott gondot és kényelmetlenséget csökkentsék; és harmad-

részt, a közösségi jogalkotó nem indokolta, hogy miért döntött a légi fuvarozók, különösen a diszkont légitársaságok számára aránytalan kötelezettségek megállapítása mellett.

107. Véleményem szerint semmilyen, joghatást kiváltani képes ellentmondás nem létezik.

108. Az EK 253. cikk értelmében a rendeleteknek, irányelveknek és határozatoknak indokolást kell tartalmazniuk.

109. Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az indokolási kötelezettség terjedelme a kérdéses intézkedés természetétől függ, és ha az intézkedés általánosan alkalmazandó, az indokolás korlátozódhat egyrészt az elfogadáshoz vezető általános helyzet bemutatására, másrészt az általános célokra, amelyeket elérni kíván. [21] Ha a vitatott intézkedés világosan felismerhetővé teszi az intézmény által elérni kívánt célt, túlzás lenne a különböző technikai lehetőségek közötti választás részletes indokolási kötelezettségének előírása. [22]

110. A rendelet 25 preambulumbekezdése világosan megfogalmazza a végezetül elfogadott szöveg lényeges céljait. A bevezető preambulumbekezdések szerint a közlekedés területén a közösségi fellépésnek többek között a fogyasztók magas szintű védelmét kell biztosítania (1. preambulumbekezdés). Ezt követően kimondja, hogy a beszállás visszautasítása, légi járat törlése vagy jelentős késése komoly gondot és kényelmetlenséget okoz az utasoknak. Emellett, a 295/91 rendelet ellenére azoknak utasoknak a száma, akik beszállását akaratuk ellenére visszautasították, továbbra is túlságosan magas, akárcsak a légi járatok előzetes figyelmeztetés nélküli törlése és a jelentős késések által érintettek száma, és a Közösségnek ezért emelnie a fogyasztóvédelem szintjét (3. és 4. preambulumbekezdés). A járattörlésről és a késésről elsősorban a 12., 13., és 17. preambulumbekezdések rendelkeznek. Például a 12. preambulumbekezdés világosan kimondja, hogy a járattörlés miatt okozott kényelmetlenséget csökkenteni kell, többek között azáltal, hogy a légi fuvarozók az utasokat a menetrend szerinti indulási időpont előtt tájékoztatják.

111. Ezért véleményem szerint nincs kétség afelől, hogy az EK 253. cikk előírásai teljesülnek.

21 – Lásd az 5/67. sz. Beus- ügyben 1968. március 13-án hozott ítéletet (EBHT 1968., 83. o.).

22 – Lásd, többek között, a 80/72. sz. Lassiefabrieken-ügyben 1973. június 20-án hozott ítéletet (EBHT 1973., 635. o.) és a C-150/94. sz., Egyesült Királyság kontra Tanács ügyben 1998. november 19-én hozott ítéletet (EBHT 1998., I-7235. o.).

F – *Az ötödik kérdésről (arányosság)*

112. Ötödik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság arra vár választ, hogy a rendelet 5. és 6. cikke sérti-e az arányosság elvét.

113. A IATA és az ELFAA előadják, hogy a „rendkívüli körülmények" alapján való kimentés hiánya a 8. és 9. cikken alapuló, járattörlés (5. cikk) és késés (6. cikk) miatti panasz esetén nem képes csökkenteni a késések és járattörlések számát, ezért az a feltétel, amely szerint az intézkedésnek alkalmasnak kell lennie a kitűzött jogszerű cél elérésére, nem teljesül. Véleményük szerint a második feltétel, amely szerint az intézkedés a cél eléréséhez szükséges mértéken nem mehet túl, szintén nem teljesül. Fenntartják, hogy a pénzügyi következmények a légi fuvarozók, különösen a diszkont légitársaságok számára aránytalanok.

114. Ahogyan az köztudott – és a IATA, valamint az ELFAA már hivatkoztak a lényeges feltételekre –, az arányosság elve megköveteli, hogy a közösségi rendelkezésekkel végrehajtott intézkedések alkalmasak legyenek az elérni kívánt cél megvalósítására, és ne menjenek túl azon, ami annak eléréséhez szükséges.[23] Ezért ha több megfelelő intézkedés között lehet választani, a legkevésbé kényszerítő jellegű intézkedéshez kell folyamodni.

115. Szintén az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az összetett politikákat érintő választások esetén, amikor a közösségi jogalkotó széles diszkrecionális jogkörrel rendelkezik, a jogi aktusok érdemben történő bírósági felülvizsgálata korlátozott. Ilyen esetekben egy jogi aktust csak akkor lehet megsemmisíteni, ha a jogi aktus elfogadásával a jogalkotó nyilvánvalóan túllépte hatáskörét.[24]

116. A – korlátozott – bírósági felülvizsgálat lefolytatásához szükséges a vitatott rendelkezések céljának meghatározása.

117. A fent kifejtettekkel összhangban a rendelet céljai közé tartozik az utasok magas védelmi szintjének elérése, és a rövid időn belüli járattörlés, valamint késés által okozott gond és kényelmetlenség csökkentése. Ezt

23 – A C-27/00. és C-122/00. sz. Omega Air ügyben 2002. március 10-én hozott ítélet (EBHT 2002., I-2569. o.), a C-491/01. sz. British American Tobacco ügyben 2002. december 10-én hozott ítélet (EBHT 2002., I-11453. o.), a C-210/03. sz., Swedish Match ügyben 2004. december 14-én hozott ítélet (EBHT 2004., I-11891. o.), valamint 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.).

24 – Lásd az előző lábjegyzetben hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

(kártalanítás és) meghatározott körülmények esetén az utasoknak nyújtott visszatérítés vagy átfoglalás, illetve ellátás formájában biztosított segítségnyújtás révén éri el.

118. Továbbá a 153. cikk (2) bekezdése előírja, hogy a közösségi jogalkotónak a fogyasztóvédelmi követelményeket figyelembe kell vennie az egyéb közösségi politikák meghatározásakor, jelen esetben a közlekedési politikában.

119. Ezért a fogyasztóvédelem kétségtelenül a Szerződés által kifejezetten előírt jogos cél. A fogyasztóvédelemre való utalás nemcsak az EK 153. cikk (2) bekezdésében található, hanem az EK 95. cikk (3) bekezdésében is, amely kifejezetten előírja a fogyasztóvédelem magas szintjét.

120. A következő kérdés az, hogy a vitatott intézkedés alkalmas eszközt jelent-e a cél eléréséhez, és vajon az intézkedés nem haladja-e meg a céljának eléréséhez szükséges mértéket.

121. Ahogyan az már sokszor elhangzott, a rendelet célja az utasoknak okozott gond és kényelmetlenség csökkentése, akik a (két vagy több órás) késés, vagy az utolsó pillanatban bekövetkezett járattörlés miatt elakadtak.

122. A 3. preambulumbekezdés valóban megemlíti, hogy azon utasok száma, akiknek beszállását akaratuk ellenére visszautasították, továbbra is túlságosan magas, ahogyan azoké is, akiket az előzetes figyelmezetés nélküli járattörlés, valamint akiket a jelentős késés érint. Noha igaz lehet az, hogy maga az intézkedés közvetlenül nem járul ahhoz hozzá, hogy a járattörlések és késések száma csökkenjen, ez azonban nem a rendelet legfontosabb célja. A legfontosabb cél az, hogy az utasok azonnali és helyszíni segítségben részesüljenek, függetlenül a jegy árától, és attól, hogy a légi fuvarozó felelőse a késésért vagy a járattörlésért. Az utasok számára a kényelmetlenség mindkét esetben ugyanaz.

123. Véleményem szerint a légi fuvarozók segítségnyújtási és ellátási kötelezettsége kétséget kizáróan megfelelő eszköz a késésből és járattörlésből eredően az utasoknak okozott gond és kényelmetlenség csökkentésére.

124. Továbbá, a szóban forgó különböző érdekek, vagyis a légi fuvarozó és az utasok érdekei közötti egyensúly megteremtése során a közösségi jogalkotó figyelembe vette,

hogy az utasok jelentős részben a légitársaság hatékonyságára és jóindulatára vannak utalva, ha a dolgok rosszul alakulnak, hogy a légi fuvarozók több információval rendelkeznek a járatokról, mint az elakadt utasok, és hogy a légi fuvarozók jobb helyzetben vannak ahhoz, hogy segítségnyújtást és ellátást biztosítsanak.

125. Számomra az is logikus, hogy nincs kivétel a segítségnyújtás és ellátás biztosításának kötelezettsége alól azokban a helyzetekben, amikor az utasok késéssel vagy járattörléssel szembesülnek. Ahogyan arra a közösségi intézmények rámutattak, a tájékoztatás hiánya könnyen a rendkívüli körülményeken alapuló kimentési okkal való visszaéléshez vezethet, az utasok pedig ellátás nélkül maradnak. Ez azokban a helyzetekben is igaz, amikor a késés oka bizonytalan, vagy amikor a késés több oknak tudható be.

126. Ezért a közösségi jogalkotó nem lépte túl a mérlegelési hatáskörét azzal, hogy úgy ítélte meg, hogy a rendkívüli körülményekre alapozott kimentés meghiúsítaná a rendelet céljainak elérését.

G – A hatodik kérdésről (hátrányos megkülönböztetés)

127. E kérdésnek két aspektusa van: (1) az olcsó légi közlekedési módot biztosító fuvarozók és a más (olcsó) utasszállítási eszközök, valamint (2) a diszkont légitársaságok és a magasabb viteldíjú fuvarozók közötti állítólagos hátrányos megkülönböztetés.

128. A kérdés első részére vonatkozóan az ELFAA azt állítja, hogy a légi szállítástól eltekintve semmilyen más szállítási mód nem tartozik olyan szabályok hatálya alá, mint amelyeket a rendelet előír.

129. A második rész tekintetében az ELFAA azzal érvel, hogy a tagjai és más hasonló viteldíjú légitársaságok üzleti modellje azon az előfeltevésen alapul, hogy olcsó (átlagosan 50 eurós) árakat ajánlanak mindig minden járatukra. A magasabb viteldíjú légi fuvarozók üzleti modellje, noha némelyik alkalmanként olcsóbban árulja a jegyeket, azon alapul, hogy bevételük nagy része a jóval drágább jegyekből származik, ezért jobb helyzetben vannak bármely járat tekintetében az 5. és 6. cikk alapján fennálló felelősség következményeinek viselésében. Ugyanez nem mondható el az ELFAA tagokról, akiket ezért a rendelet hátrányosan megkülönböztet.

130. A hátrányos megkülönböztetés tilalma, vagy másképpen az egyenlő bánásmód elve, mint alapvető közösségi jogi elv, megköveteli, hogy az összehasonlítható helyzeteket ne kezeljék eltérő módon, és hogy az eltérő helyzeteket ne kezeljék azonos módon, hacsak ez a bánásmód objektíve nem igazolt. [25]

131. Nyilvánvaló, hogy a légi közlekedés, és más, úgymint a közúti, vasúti, és tengeri közlekedési módok között különbség van. A különböző közlekedési szektorok a nemzetközi jog eltérő szabályainak hatálya alá tartoznak, és a közösségi jog összefüggésében ugyanez a helyzet.

132. Továbbá a különböző közlekedési eszközök által biztosított közlekedési szolgáltatásokat különböző körülmények között nyújtják, amelyek önmagukban igazolják az eltérő szabályozási megközelítést. Ezek a különbségek nem valósítanak meg hátrányos megkülönböztetést.

133. Mellékesen megjegyzem, hogy a Bizottság nemrég benyújtotta javaslatát [26] a vasúti közlekedéssel kapcsolatban, amely a fogyasztóvédelem tekintetében a rendelethez hasonló rendelkezéseket tartalmaz.

134. A diszkont légitársaságok és a magasabb viteldíjú légitársaságok közötti állítólagos hátrányos megkülönböztetés tekintetében a megjegyzéseim a következők. Ahogyan arra a Bizottság helyesen rámutatott, minden közösségi légi fuvarozó ugyanazon szabályok hatálya alá tartozik, különösen a légi fuvarozók engedélyezéséről szóló 2404/92 rendelet, [27] a közösségi légi fuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló 2408/92 rendelet, [28] valamint a légi szolgáltatások vitel- és tarifadíjairól szóló 2409/92 rendelet [29] hatálya alá. Ez utóbbi értelmében a légi fuvarozók szabadon határozzák meg a viteldíjakat.

135. Ezért a légitársaságok szabadon határozzák meg a saját viteldíjaikat. Szabadon használhatják az árpolitikájukat ahhoz is, hogy egyes piacokra belépjenek. E gazdasági szabadság ellenére azonban nem mentesülnek a közjogi jellegű, fogyasztóvédelmi érdekből meghatározott rendelkezések alól.

136. Az elképzelés, amely szerint a piaci magatartás és stratégia közvetlen következményeinek eredményeként kialakuló gazdasági különbségek alapján a társaságoknak

25 – Lásd például a 23. lábjegyzetben hivatkozott, C-154/04. és C-155/04. sz., Alliance for National Health és társai egyesített ügyekben hozott ítélet 115. pontját.

26 – COM(2004) 143. végleges.

27 – A légifuvarozók engedélyezéséről szóló, 1992. július 23-i 2407/92/EGK tanácsi rendelet (HL 1992. L 240., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 2. kötet, 3. o.).

28 – A közösségi légi fuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló, 1992. július 23-i 2408/92/EGK tanácsi rendelet (HL 1992. L 240., 8. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 420. o.).

29 – A légi szolgáltatások vitel- és tarifadíjairól szóló, 1992. július 23-i 2409/92/EGK tanácsi rendelet (HL 1992. L 240., 15. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 427. o.).

más feltételeknek vagy kevésbé korlátozó feltételeknek kell megfelelniük, a feje tetejére állítaná a rendszert, és teljesen figyelmen kívül hagyná azt a tényt, hogy a fogyasztóvédelmi szabályokat általánosan kell alkalmazni a jegyért fizetett árra való tekintet nélkül.

137. Más szavakkal, az alacsony viteldíjak nem jogosítanak jogilag kiváltságos helyzetre.

138. Az ilyen kiváltságos helyzet nemcsak a fogyasztók védelmét ásná alá, hanem hátrányos megkülönböztetéshez is vezetne. Világos, hogy a közösségi jogalkotó nem veheti figyelembe a különböző légitársaságok által választott stratégiákat, amikor jogot alkot.

H – *A hetedik kérdésről*

139. Hetedik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság arra vár választ, hogy a rendelet 7. cikke, amely átalánykártalanítás fizetését határozza meg, ahol a rendelet kártalanítás megfizetését írja elő, érvénytelen-e azon az alapon, hogy hátrányosan megkülönböztető, aránytalan, és nem megfelelően indokolt.

140. Emlékeztetni kell arra, hogy kártalanítást csak a beszállás visszautasítása, illetőleg járattörlés esetén kell fizetni. Az utasoknak a beszállás visszautasítása esetén fizetendő kártalanítást az ELFAA nem kérőjelezte meg az alapeljárásban, és mint ilyen, az nem is kérdéses ezen előzetes döntéshozatali eljárásban.

141. A járattörléssel kapcsolatban a kártalanítás csak akkor merül fel, ha a légi fuvarozó elmulasztja az utas menetrend szerinti indulási időpont előtti tájékoztatását a járat törléséről. A légi fuvarozó egyáltalán nem köteles kártalanítást fizetni, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.

142. Ezért a felperesek által hivatkozott érvénytelenség csak olyan korlátozott helyzetekre vonatkozik, amelyekben a légi fuvarozó elmulasztotta az utasok előzetes tájékoztatását, és ahol a „rendkívüli körülmények" kimentési ok nem alkalmazható.

143. Az aránytalanságon és a hátrányos megkülönböztetésen alapuló állítólagos érvénytelenséggel kapcsolatban az 5. és a 6. kérdéshez fűzött megjegyzéseimre utalok.

144. Emellett szeretném leszögezni, hogy a három különböző mértékű, a repülőút hosszától függő kártalanításról szóló rendelkezést úgy alakították ki, hogy a kártalanítás arányos legyen az utas által elszenvedett kényelmetlenséggel. Számomra ez tisztességesnek tűnik.

145. Továbbá, a végül elfogadott számok lényegében a kártalanítás mértékének frissítését jelentik a 295/91 rendelet hatálybalépése óta bekövetkezett inflációt figyelembe véve, amely kártalanítást biztosított az utasoknak a beszállás visszautasítása esetére.

146. Úgy tűnik, hogy az ELFAA legfontosabb aggálya a 250 eurós összeghez kapcsolódik. Ahogyan a Parlament megjegyezte, ezen összeg közel esik a 225 euróhoz, amelyet a beszállás visszautasítása esetén fizetendő kártalanítás legalacsonyabb mértékeként az Association of European Airlines 2002-ben javasolt. Számomra úgy tűnik, hogy a közösségi jogalkotó nem köteles az indokolásban részletes okokat megjelölni arra vonatkozóan, hogy végül miért a 250 eurós összeget fogadta el, nem pedig 50 euróval többet vagy kevesebbet.

I – *A nyolcadik kérdésről*

147. Nyolcadik kérdésében az előterjesztő bíróság arra vár választ, hogy milyen tesztet kell alkalmazni annak eldöntéséhez, hogy egy közösségi jogi intézkedés érvényességét érintően egy egyedi kérdés vagy kérdések tekintetében a Bírósághoz kell-e fordulni.

148. Az Európai Parlament szerint e kérdés nem elfogadható, mert a nemzeti bíróság már határozatot hozott arról, hogy néhány kérdést a rendelet érvényességével összefüggésben a Bíróság elé utal, és ezt meg is tette. Véleménye szerint e kérdésnek semmilyen hatása nincs a nemzeti bíróság határozatára, illetőleg az ügy kimenetelére.

149. Elismerem, hogy a Bíróság számos esetben úgy döntött, hogy nem hozhat előzetes döntést a nemzeti bíróság által feltett kérdésben, többek között akkor, ha teljesen nyilvánvaló, hogy a Bíróság által kért, a közösségi jog értelmezéséről vagy érvényességéről szóló döntés nem kapcsolódik az alapeljárás tényállásához vagy céljához, illetve ha a probléma hipotetikus jellegű. [30] Nem a Bíróság feladata, hogy az előzetes döntéshozatali eljárás keretein belül tanácsadó véleményt fogalmazzon meg általános vagy hipotetikus jellegű kérdésekre.

150. Véleményem szerint lehetnek kivételek, amelyben hasznos lehet a nemzeti bíróságot segíteni abban, hogy egy kérdést előzetes

30 – Lásd például a 23. lábjegyzetben hivatkozott C-491/01. sz. British American Tobacco ügyben hozott ítéletet és az ítéletben hivatkozott gyakorlatot.

döntéshozatali eljárásra utalhat-e, és milyen körülmények között utalhat, illetve kell utalnia. Friss példaként utalok a Gaston Schul ügyre, amelyben a Bíróság még nem hozott határozatot. Indítványában [31] Ruiz-Jarabo Colomer főtanácsnok azt javasolja, hogy a Bíróság abban az ügyben ne formális megközelítést fogadjon el, mivel az a Bíróság egyes feladataival is ellentétes lenne. Az ügy arra a kérdésre vonatkozik, hogy az EK 234. cikk harmadik bekezdése értelmében vett nemzeti bíróság akkor is köteles-e a rendelet érvényességére vonatkozó kérdést feltenni, amikor a Bíróság más, hasonló rendelet analóg rendelkezéseit érvénytelennek nyilvánította, vagy ilyenkor mentesül az előzetes döntéshozatali eljárás kezdeményezésének kötelezettsége alól a kérdéses rendelkezés és az érvénytelennek nyilvánított rendelkezés közötti nyilvánvaló hasonlóságra tekintettel.

151. A jelen ügyben nincs szükség e kérdés megválaszolására, mégis az a véleményem, hogy az hasznos lehet.

152. A választ az EK 234. cikk szövegéből lehet kikövetkeztetni, ahogyan azt a Bíróság a CILFIT- [32] és a Foto-Frost-ügyben [33] tovább értelmezte.

153. A CILFIT-ügy alapján tudjuk, a puszta tény, hogy egy fél azt állítja, a vita közösségi jog értelmezésével összefüggő kérdést vet fel, nem jelenti, hogy az érintett bíróság köteles megvizsgálni, hogy a kérdés a 234. cikk hatálya alá tartozik-e. Az is következik az EK 234. cikkből és a CILFIT-ügyből, hogy a nemzeti bíróság feladata eldönteni, hogy szükség van-e előzetes döntésre az ügy megoldásához, noha a végső fokon eljáró bíróság köteles előzetes döntéshozatali eljárást kezdeményezni a kérdésben, kivéve ha a kérdés irreleváns, a közösségi rendelkezést a Bíróság már értelmezte, vagy a kérdéses közösségi rendelkezés annyira egyértelmű, hogy ésszerű kételynek nem hagy helyet. A Foto-Frost-ügyből tudjuk, hogy a nemzeti bíróság nem köteles egy kérdést feltenni, ha úgy gondolja, hogy a felek által előtte bemutatott, érvénytelenséget alátámasztó okok megalapozatlanok; elutasíthatja azokat, megállapítva, hogy az intézkedés teljes egészében érvényes. Ha azonban egyetért velük, akkor előzetes döntéshozatali eljárást kell kezdeményeznie, mivel a nemzeti bíróság nem rendelkezik hatáskörrel arra, hogy a közösségi intézmények aktusait érvénytelennek nyilvánítsa.

154. Az Egyesült Királyság kormányának észrevételeiből kitűnik, hogy a kereshetőségi jogról rendelkező szabályok viszonylag liberálisak Angliában és Walesben, hogy bárki bírósági felülvizsgálat iránti keresetet nyújthat be a bíróság előtt, ha megfelelő érdeke

31 – A C-461/03. sz. Gaston Schul ügyben 2005. június 30-án hozott indítvány.

32 – A 283/81. sz. CILFIT-ügyben hozott ítélet (EBHT 1982., 3415. o.).

33 – 314/85. sz., Foto-Frost ügy (EBHT 1987., 4199. o.).

fűződik a kérdéshez, és hogy a hatáskörrel rendelkező bíróság a megfelelőérdek-tesztet kiterjesztően értelmezi, amely azzal a lehetséges következménnyel jár, hogy a közösségi intézkedések érvényességére vonatkozóan számos kereset benyújtására kerülhet sor.

155. Ez bizonyára így van, azonban egyedül a nemzeti bíróság feladata marad annak eldöntése, hogy a Közösség intézkedésének érvényessége tekintetében bármely kétely felmerül-e, amely indokolja a Bíróság elé történő utalást.

V – Végkövetkeztetések

156. A fenti megfontolások alapján javasolom, hogy a Bíróság az alábbiak szerint válaszoljon a High Court of Justice (England and Wales), Queen's Bench Division által feltett kérdésekre:

– Az első hét kérdés 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 érvényességét.

– Az EK 234. cikk által kialakított bírósági együttműködés keretében a nemzeti bíróság feladata annak vizsgálata, hogy szükséges-e előzetes döntéshozatal iránti kérelmet előterjeszteni a Bírósághoz, figyelembe véve, szükség esetén, a CILFIT- és a Foto-Frost-ügyben megállapított elveket.