A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (nagytanács)

2012. október 23.*

„Légi közlekedés — 261/2004/EK rendelet — 5–7. cikk — Montreali Egyezmény — 19. és 29. cikk — Kártalanításhoz való jog a légi járat késése esetén — Összeegyeztethetőség”

A C-581/10. és C-629/10. sz. egyesített ügyekben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelmek tárgyában, amelyeket az Amsgericht Köln (Németország) és a High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court) (Egyesült Királyság) a Bírósághoz 2010. november 3-án, illetőleg 2010. augusztus 10-én érkezett, 2010. december 13-i és december 24-i határozatával terjesztett elő az előtte

Emeka Nelson,

Bill Chinazo Nelson,

Brian Cheimezie Nelson

és

a **Deutsche Lufthansa AG** (C-581/10.)

között,

valamint

a **TUI Travel plc**,

a **British Airways plc**,

az **easyJet Airline Company Ltd** és

az **International Air Transport Association** kérelme alapján

The Queen

és

a **Civil Aviation Authority**(C-629/10.)

között folyamatban lévő eljárásokban,

* Az eljárás nyelvei: német és angol.

A BÍRÓSÁG (nagytanács),

tagjai: V. Skouris elnök, K. Lenaerts elnökhelyettes, A. Tizzano, G. Arestis, J. Malenovský (előadó), M. Berger tanácselnökök, Juhász E., A. Borg Barthet, J.-C. Bonichot, D. Šváby, és A. Prechal bírák,

főtanácsnok: Y. Bot,

hivatalvezető: A. Impellizzeri tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2012. március 20-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– a Deutsche Lufthansa AG képviseletében Ch. Giesecke Rechtsanwalt,

– a TUI Travel plc, a British Airways plc, az easyJet Airline Company Ltd és az International Air Transport Association képviseletében L. Van den Hende solicitor és D. Anderson QC,

– a Civil Aviation Authority képviseletében A. Shah QC,

– a német kormány képviseletében T. Henze és J. Kemper, meghatalmazotti minőségben,

– az Egyesült Királyság Kormánya képviseletében S. Ossowski, meghatalmazotti minőségben, segítője: D. Beard QC,

– a francia kormány képviseletében G. de Bergues és M. Perrot, meghatalmazotti minőségben,

– a lengyel kormány képviseletében M. Szpunar, K. Bożekowska-Zawisza és M. Kamejsza, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Parlament képviseletében L. G. Knudsen és A. Troupiotis, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Unió Tanácsa képviseletében E. Karlsson és A. De Elera, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Bizottság képviseletében K. Simonsson, K.-P. Wojcik és N. Yerrell, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2012. május 15-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelmek a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése 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.) 5–7. cikkének értelmezésére és érvényességére vonatkoznak.

2 A C-581/10. sz. ügyre vonatkozó kérelmet az E. Nelson és családja (a továbbiakban együtt: a Nelson család tagjai) és a Deutsche Lufthansa AG légitársaság (a továbbiakban: Lufthansa) között abban a tárgyban folyamatban lévő jogvitában terjesztették elő, hogy ez a társaság megtagadta a kártalanítás fizetését ezen utasok számára, akik az eredeti, menetrend szerinti érkezési időponthoz képest 24 órás késéssel érkeztek meg a célállomás szerinti repülőtérre.

3 A C-629/10. sz. ügyre vonatkozó kérelmet az egyrészt a TUI Travel plc, a British Airways plc, az easyJet Airline Company Ltd és az International Air Transport Association (a továbbiakban együtt: TUI Travel és társai), másrészt a Civil Aviation Authority között abban a tárgyban folyamatban lévő jogvitában terjesztették elő, hogy az utóbbi a TUI Travel és társai számára megtagadta annak biztosítását, hogy a 261/2004 rendeletet nem fogja úgy értelmezni, hogy ez a rendelet az utasok kártalanítására vonatkozó kötelezettséget ír elő a légitársaságoknak a légi járatuk késése esetén.

Jogi háttér

A nemzetközi jog

4 A nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, 1999. május 28-án Montrealban kötött egyezményt az Európai Közösség 1999. december 9-én írta alá, és annak nevében az a 2001. április 5-i 2001/539/EK tanácsi határozattal (HL L 194., 38. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 491. o.; a továbbiakban: Montreali Egyezmény) került jóváhagyásra.

5 A Montreali Egyezmény 17–37. cikke alkotja annak „A fuvarozó felelőssége és a kártérítés mértéke” című III. fejezetét.

6 Ezen egyezmény „Késedelem” című 19. cikke a következőképpen rendelkezik:

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

7 A hivatkozott egyezmény 22. cikkének (1) bekezdése a fuvarozó felelősségét a késés miatt az utasokat érő károk esetén utasonként 4 150 különleges lehívási jogra korlátozza. Ugyanezen cikk (5) bekezdése lényegében azt írja elő, hogy ez a felelősségkorlátozás nem alkalmazható, ha a kár a fuvarozó, és a feladatkörükben eljáró alkalmazottai és megbízottai cselekményének vagy mulasztásának következménye, amennyiben a kárt szándékosan okozta, vagy hanyag volt, és tudatában volt annak, hogy valószínűleg kár fog keletkezni.

8 Ugyanezen egyezménynek „A követelések alapja” című 29. cikke ekképp 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.”

Az uniós jog

9 A 261/2004 rendelet (1)–(4) és (15) preambulumbekezdése kimondja:

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

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

(3) Bár a menetrendszerű légi közlekedésben visszautasított beszállás kártalanítási rendszerének közös szabályainak megállapításáról szóló, 1991. február 4-i 295/91/EGK tanácsi rendelet [(HL L 36., 5. o., magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 306. o.)] alapszintű védelmet biztosít az utasoknak, azoknak az utasoknak a száma, akiknek a beszállását akaratuk ellenére visszautasították, továbbra is túlságosan magas, akárcsak a légi járatok előzetes figyelmeztetés nélküli törlése és a hosszú késések által érintettek száma.

(4) A Közösségnek ezért emelnie kellene az említett rendelet által meghatározott védelem szintjét az utasok jogainak erősítése érdekében, továbbá, hogy biztosítsa a légi fuvarozók harmonizált feltételek melletti tevékenykedését egy liberalizált piacon.

[…]

(15) Különleges körülmények fennállásának kellene tekinteni, ha egy légiforgalmi irányítási döntés hatása egy bizonyos légi járművel kapcsolatban egy bizonyos napon hosszú késedelmet, egyéjszakás késedelmet, illetve a légi jármű egy vagy több járatának törlését okozza, annak ellenére, hogy az érintett légi fuvarozó minden ésszerű intézkedést megtett a késedelmek vagy járatok törlésének elkerülésére.”

10 E rendelet „Fogalommeghatározások” című 2. cikke szerint:

„E rendelet alkalmazásában:

[…]

1. »járat törlése«: egy korábban [helyesen: eredetileg] tervezett légi járat nem közlekedése, amelyre legalább egy helyet lefoglaltak.”

11 Az említett rendelet „Járat törlése” című 5. cikke kimondja:

„(1) Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak

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

[…]

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

[…]

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.

[…]

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

[…]”

12 A 261/2004 rendelet „Késés” című 6. cikke a következőképpen fogalmaz:

„(1) Amennyiben egy üzemeltető légi fuvarozó indokoltan [helyesen: ésszerűen] 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 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.”

13 E rendelet „Kártalanításhoz való jog” című 7. cikke ekként rendelkezik:

„(1) E cikkre való hivatkozáskor az utasok az alábbi összegű kártérítést [helyesen: kártalanítást] kapják:

a) 250 EUR-t minden 1 500 kilométeres vagy rövidebb repülőútra;

b) 400 EUR-t minden 1 500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőútra és minden egyéb, 1 500 és 3 500 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 1 500 kilométeres vagy annál rövidebb repülőút esetében; vagy

b) három órával későbbi, az összes 1 500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőút tekintetében és minden egyéb, 1 500 és 3 500 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.

[…]”

14 Az említett rendelet 8. cikkének (1) bekezdése szerint:

„(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 [helyesen: légi járat] 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 [helyesen: átfoglalás a célállomásukra hasonló feltételek mellett és a legkorábbi időpontban]; vagy

c) átfoglalás, összehasonlítható szállítási feltételek mellett, a végső célállomásukhoz egy későbbi időpontban, amikor az utasnak megfelel [helyesen: átfoglalás a célállomásukra hasonló feltételek mellett egy későbbi, az utasnak megfelelő időpontra], az ülőhelyek rendelkezésre állásától függően.”

Az alapeljárások és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

A C-581/10. sz. ügy

15 A Nelson család tagjai a Lufthansánál járatot foglaltak 2007. július 27-ére Frankfurt am Mainból (Németország) Lagosba (Nigéria), továbbá visszaúti járatot 2008. március 27-ére Lagosból Frankfurt am Mainba. Ezen visszaúti járat felszállásának menetrend szerinti időpontja 22 óra 50 perc volt. A Nelson család tagjai 2008. március 27-én pontosan megjelentek a lagosi repülőtéren. A visszaúti járat azonban nem szállt fel a menetrend szerinti időpontban, ezért szállodában szállásolták el őket. 2008. március 28-án 16 órakor a szállodából a repülőtérre vitték őket. Az LH 565-ös számú légi járat végül 2008. március 29-én 1 órakor szállt fel az alperes által Frankfurt am Mainból hozatott pótgépnek köszönhetően, azonos járatszámmal és lényegében ugyanazon utasokkal. A repülőgép 7 óra 10 perckor, a menetrend szerinti érkezési időhöz képest több mint 24 órás késéssel szállt le Frankfurt am Mainban.

16 E repülőutat követően a Nelson család tagjai a kérdést előterjesztő bírósághoz fordultak. A kérelmük többek között arra irányult, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja és 7. cikke alapján e késés miatt a Lufthansa mindegyiküknek fizessen 600 eurót, amely összeg a kamatokat nem tartalmazza.

17 Ebben a tekintetben a Lufthansa úgy érvel, hogy mivel a légi járat közlekedett, nem a 261/2004 rendelet 2. cikke l). pontjának értelmében vett törlésről, hanem késésről van szó, amely tekintetében e rendelet nem biztosít jogot a kártalanításra.

18 A kérdést előterjesztő bíróság felfüggesztette az eljárást mindaddig, amíg a C-402/07. és C-432/07. sz., Sturgeon és társai egyesített ügyekben 2009. november 19-én hozott ítéletet (EBHT 2009., I-10923. o.) eredményező egyesített ügyekben a Bíróság határozatot nem hoz. Az eljárás ezen ítélet kihirdetését követően folytatódott.

19 Az említett ítéletre tekintettel a Lufthansa azt állította egyrészt, hogy a Bíróság által a késedelmes légi járatok utasai javára elismert kártalanítási jog nem egyeztethető össze a Montreali Egyezmény szerinti kártalanítási rendszerrel. A Lufthansa másrészt úgy érvelt, hogy a Bíróság a fent hivatkozott Sturgeon és társai egyesített ügyekben hozott ítéletben túllépett a hatáskörének korlátain.

20 E körülmények között az Amtsgericht Köln felfüggesztette az eljárást, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjesztette a Bíróság elé:

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

2. Milyen viszonyban áll a 261/2004 rendelet 7. cikkére alapított kártalanításhoz való jog – amelyre a Bíróság [fent hivatkozott Sturgeon és társai egyesített ügyekben hozott] ítélete szerint azok az utasok tarthatnak igényt, akik a végső célállomásukat az eredeti, menetrend szerinti érkezési időponthoz képest három- vagy annál több órás késéssel érik el – a Montreali Egyezmény 19. cikke szerinti, késés miatti kártérítéssel, figyelembe véve, hogy ugyanezen egyezmény 29. cikkének második mondata kizárja a nem kompenzáló jellegű kártérítést?

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

A C-629/10. sz. ügy

21 A TUI Travel plc szabadidő-ipari érdekeltségekkel rendelkező nemzetközi cégcsoport, amelyhez hét légitársaság tartozik, köztük az egyesült királysági központú Thomson Airways. A British Airways plc és az easyJet Airlines Company Ltd nevű légitársaságok nemzetközi, menetrend szerint közlekedő, utasszállító légi járatokat üzemeltetnek.

22 Az International Air Transport Association mintegy 230 – a menetrend szerinti légi közlekedés 93%-át képviselő – légitársaságot egyesítő nemzetközi kereskedelmi szervezet.

23 A Civil Aviation Authority, az Egyesült Királyság légi közlekedésének független szabályozó szerve. Tevékenységei felölelik a gazdasági szabályozást, a légtérrel kapcsolatos politikát, a biztonsági szabályozást és a fogyasztóvédelmet. A Civil Aviation Authority feladata az Egyesült Királyságban a légügyi szabályozása betartásának biztosítása.

24 A TUI Travel és társai kérték, hogy a Civil Aviation Authority erősítse meg, hogy nem úgy értelmezi a 261/2004 rendeletet, hogy az a járatuk késése esetén az utasaik kártalanítására kötelezi a légitársaságokat. A Civil Aviation Authority megtagadta e kérelem teljesítését arra hivatkozva, hogy őt köti a fent hivatkozott Sturgeon és társai egyesített ügyekben hozott ítélet hatálya.

25 Következésképpen a TUI Travel és társai a kérdést előterjesztő bírósághoz fordultak a Civil Aviation Authority álláspontjának vitatása érdekében.

26 Mivel álláspontja szerint nem megalapozatlanok a TUI Travel és társai érvei, a High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) felfüggesztette az eljárást, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjesztette a Bíróság elé:

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

2. Amennyiben az első kérdésre a válasz nemleges, 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 a válasz igenlő, 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, adott esetben milyen hatállyal rendelkezik a [fent hivatkozott Sturgeon és társai egyesített ügyekben hozott ítélet] a 2009. november 19-e, vagyis a kihirdetésének időpontja és a Bíróság jelen ügyben történő döntésének időpontja közötti időszakban?"

27 A Bíróság elnöke 2011. november 30-i végzésével a szóbeli szakasz lefolytatása és az ítélethozatal céljából egyesítette a C-581/10. és a C-629/10. sz. ügyet.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

A C-629/10. sz. ügy első kérdéséről, azaz arról, hogy a 261/2004 rendelet alapján fennáll-e a kártalanítási jog a légi járat késése esetén, és milyen feltételek mellett jár ez a kártalanítás

28 A C-629/10. sz. ügy első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a késedelemmel érintett légi járatok utasait a 261/2004 rendelet alapján megilleti-e a kártalanítási jog, és ha igen akkor milyen feltételek mellett.

29 Ebben a tekintetben rá kell mutatni, hogy ilyen jogot kifejezetten sem e rendelet 7. cikke, sem egyetlen más rendelkezése nem tartalmaz.

30 Így a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontjából az tűnik ki, hogy az említett rendelkezésben meghatározott körülmények között azoknak az utasoknak van joguk átalánykártalanításra, akiknek a légi járatát előzetes figyelmeztetés nélkül törölték, vagy akiket az indulás menetrend szerinti időpontja előtti hét napon belül tájékoztattak a járat törléséről, és a légi fuvarozó nem tud olyan légi járatra átfoglalást ajánlani számukra, amely legfeljebb egy órával a menetrend szerinti indulás időpontja előtt indul, és végső célállomásukat a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest legfeljebb két órás késéssel éri (lásd a fent hivatkozott Sturgeon és társai egyesített ügyekben hozott ítélet 57. pontját).

31 Az említett rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontja tehát bizonyos mérlegelési mozgásteret biztosít a légi fuvarozónak arra, hogy a legvégső időpontban törölt járat utasának anélkül ajánljon átfoglalást, hogy őt kártalanítania kellene. E rendelkezésnek megfelelően a légi fuvarozónak arra is lehetősége van, hogy az utasnak olyan légi járatra való átfoglalást ajánljon fel, amelynek hosszabb lesz időtartama, mint a törölt légi járatnak. Mindazonáltal, még ha a légi fuvarozó teljes egészében ki is használja az említett rendelkezésben számára biztosított két lehetőséget – azaz, hogy az említett utas indulásának időpontját egy órával előbbre hozza, és érkezését legfeljebb kétórás késéssel biztosítsa – a felajánlott átfoglalás teljes időtartama semmiképpen sem lehet három órával, vagy több mint három órával hosszabb, mint a törölt légi járat menetrend szerinti időtartama. Ezen határértéken túl az érintett utast mindenképpen kártalanítani kell.

32 Ellenben e rendelet egyetlen rendelkezése sem biztosítja kifejezetten azon utasok átalánykártalanítását, akik a legvégső időpontban, a járatuk indulása előtt, vagy a már közlekedő járaton tudják meg, hogy a járatnak hosszú késése lesz, és a végső célállomásukat legalább három órával az eredeti, menetrend szerinti érkezési időpont után fogják elérni.

33 Ebben a tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az egyenlő bánásmód elve megköveteli, hogy az összehasonlítható helyzeteket ne kezeljék eltérően, és az eltérő helyzeteket ne kezeljék ugyanúgy, amennyiben az ilyen bánásmód objektíve nem igazolható (lásd a fent hivatkozott Sturgeon és társai egyesített ügyekben hozott ítélet 48. pontját, és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).

34 Márpedig meg kell állapítani, hogy a késedelmes járatok és a törölt járatok utasai a 261/2004 rendelet szerinti kártalanításhoz való jog szempontjából összehasonlítható helyzetben vannak, mivel ezeket az utasokat hasonló kényelmetlenség éri, azaz három órás vagy azt meghaladó időveszteség a járatuk eredetileg tervezett időtartamához képest (lásd a fent hivatkozott Sturgeon és társai egyesített ügyekben hozott ítélet 54. pontját).

35 Ezenfelül az egyik vagy a másik csoporthoz tartozó utasoknak gyakorlatilag nincs lehetőségük az utazásuk szabad átszervezésére, mivel vagy a közeli, illetve már közlekedő légi járatuk lebonyolítását akadályozó váratlan eseménnyel, vagy az ilyen légi járat – adott esetben átfoglalási ajánlatot megalapozó – törlésével szembesülnek. Ennélfogva, ha az utasok valamely okból mindenképpen kénytelenek egy megadott időpontban megérkezni a végső célállomásukra, egyáltalán nem kerülhetik el az új helyzettel járó időveszteséget, mivel ebben a tekintetben egyáltalán nem rendelkeznek mozgástérrel.

36 Ezeket a megfontolásokat egyebekben a 261/2004 rendelet (3) preambulumbekezdésének utolsó fordulata is megerősíti, amely – annak megemlítésével, hogy túlságosan magas a légi járatok előzetes figyelmeztetés nélküli törlésének és a hosszú késések által érintetteknek a száma – hallgatólagosan kimondja az utasok ezen két csoportját érő kényelmetlenség egyenértékűségét.

37 E körülmények között, és tekintettel a 261/2004 rendelettel elérni kívánt – valamennyi légi utas védelmének növelésére irányuló – célra, a legalább három órás késéssel érintett légi járatok utasai nem részesülhetnek eltérő bánásmódban azon utasokhoz képest, akik e rendelet 5. cikke (1) bekezdése

c) pontjának iii. alpontja alapján részesülnek kártalanításban, mivel az e rendelet által követett célokra tekintettel nincs megfelelően igazolva az e két csoport közötti eltérő bánásmód (lásd a fent hivatkozott Sturgeon és társai egyesített ügyekben hozott ítélet 59., valamint 60. pontját).

38 Márpedig ezen egyenlőtlenség orvoslása érdekében a 261/2004 rendeletet úgy kell értelmezni, hogy a hosszú késéssel érintett légi járatok utasai ugyanolyan kártalanításban részesülhetnek, mint a törölt légi járatok utasai, azaz az e rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontja szerinti kártalanításban (lásd a fent hivatkozott Sturgeon és társai egyesített ügyekben hozott ítélet 61. pontját).

39 Mindezt azzal kell kiegészíteni, hogy a 261/2004 rendelet elfogadásával a jogalkotónak az is célja volt, hogy egyensúlyba hozza a légi utasok és a légi fuvarozók érdekeit. Noha megállapított bizonyos jogosultságokat ezen utasok javára, e rendelet (15) preambulumbekezdésében és 5. cikkének (3) bekezdésében előírta, hogy a légi fuvarozó nem köteles kártalanítást fizetni, ha bizonyítani tudja, hogy a légi járat törlését vagy hosszú késését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni, tehát olyan körülmények, amelyek kívül esnek a légi fuvarozó tényleges befolyásán (lásd a fent hivatkozott Sturgeon és társai egyesített ügyekben hozott ítélet 67. pontját).

40 A fentiekre tekintettel a C-629/10. sz. ügy első kérdésére azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 5–7. cikkét úgy kell értelmezni, hogy a késedelemmel érintett légi járatok utasait e rendelet alapján megilleti a kártalanításhoz való jog, amennyiben ezen légi járatok miatt legalább három órás időveszteség éri őket, azaz amennyiben a végső célállomásukat az eredeti, a légi fuvarozó menetrendje szerinti érkezési időponthoz képest három- vagy annál több órás késéssel érik el. Ez a késés mindazonáltal nem alapozza meg az utasok kártalanításhoz való jogát abban az esetben, ha a légi fuvarozó bizonyítani tudja, hogy a járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni, tehát olyan körülmények, amelyek kívül esnek a légi fuvarozó tényleges befolyásán.

Az C-581/10. sz. ügy első és második kérdéséről, valamint a C-629/10. sz. ügy harmadik kérdésének a) pontjáról, azaz a 261/2004 rendelet 5–7. cikkének érvényességéről tekintettel a Montreali Egyezményre

41 A C-581/10. sz. ügy első és második kérdésével, valamint a C-629/10. sz. ügy harmadik kérdésének a) pontjával a kérdést előterjesztő bíróságok lényegében arra várnak választ, hogy érvényes-e a 261/2004 rendelet 5–7. cikke a Montreali Egyezmény 29. cikkének második mondatára tekintettel, e cikkek olyan értelmezése esetén, hogy az e rendelet szerinti kártalanításhoz való jog megilleti a késedelemmel érintett légi járatok azon utasait, akik a végső célállomásukat az eredeti, a légi fuvarozó menetrendje szerinti érkezési időponthoz képest három- vagy annál több órás késéssel érik el.

42 A Lufthansa, a TUI Travel és társai, valamint a német kormány és az Egyesült Királyság Kormánya azt állítják, hogy ha az említett rendelet kártalanítási jogot biztosítana a késedelemmel érintett légi járatok utasainak, akkor az ellentétes volna magának a Montreali Egyezmény 29. cikkének második mondatával, amely többek között a légi közlekedési késedelmekből eredő kár esetén kártérítési keresetről rendelkezik, és az ezen utasok kártalanítására vonatkozó alapelv tekintetében rögzíti azokat a pontos feltételeket és korlátokat, amelyeknek a 261/2004 rendelet vonatkozó rendelkezései nem felelnek meg.

43 Azonban a Lufthansa, a TUI Travel és társai, valamint ezek a kormányok egyáltalán nem vitatják, hogy a 261/2004 rendelet szerinti kártalanításhoz való jog összeegyeztethető a Montreali Egyezmény 29. cikkének második mondatával a törölt légi járatok utasait és azon utasokat illetően, akiknek a beszállását visszautasították.

44 Mindazonáltal többek között a 261/2004 rendelet 8. cikke (1) bekezdése b) pontjának és 7. cikke (2) bekezdésének együttes értelmezéséből ebben a tekintetben az tűnik ki, hogy a beszállás visszautasítása az azzal járó átfoglalással vagy a légi járat törlése az azzal járó átfoglalással egyrészt késedelmet eredményezhet a légiutas-szállításban, másrészt az ilyen késedelemmel érintet utasok kártalanítását eredményezheti.

45 Ennélfogva a Lufthansa, a TUI Travel és társai, valamint az említett kormányok az érvelésükkel közvetetten magát a 261/2004 rendelet szerinti kártalanításhoz való jogot, és végső soron e rendelet 5–7. cikkének a Montreali Egyezménnyel való összeegyeztethetőségét kérdőjelezik meg.

46 Márpedig a Bíróság a fent hivatkozott IATA és ELFFA ügyben hozott ítéletének 45. pontjában megállapította, hogy sem a Montreali Egyezmény 19., 22. és 29. cikkéből, sem ezen egyezmény bármely más rendelkezéséből nem következik, hogy az egyezmény megalkotói mentesíteni kívánták volna a szóban forgó légi fuvarozókat az e rendelkezésekben foglaltaktól eltérő bármely egyéb beavatkozási formától, így különösen azoktól, amelyeket a hatóságok megtehetnek annak érdekében, hogy egységesített formában és azonnal – a bíróság előtti kártérítési kereset útján történő jogérvényesítéssel szükségszerűen együtt járó nehézségek elkerülésével – jóvátegyék azokat a károkat, amelyeket a légi személyszállítás késéséből következő kényelmetlenségek okoznak.

47 Noha a Montreali Egyezménnyel való összeegyeztethetőségre vonatkozó, előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések a 261/2004 rendelet 6. cikke szerinti egységesített és azonnali segítségnyújtási és ellátási intézkedésekre korlátozódnak, a Bíróság nem zárta ki, hogy más intézkedésekre – így az említett rendelet 7. cikke szerinti kártalanítási intézkedésre – ne terjedjen ki a Montreali Egyezmény hatálya.

48 Az utóbbi intézkedést a Bíróság konkrétan megvizsgálta a fent hivatkozott Sturgeon és társai egyesített ügyekben hozott ítéletében, amelyben megállapította egyrészt, hogy az időveszteség a 261/2004 rendeletben meghatározott kényelmetlenségnek minősül, a többi olyan kényelmetlenséghez hasonlóan, amelyeket az e rendeletben előírt intézkedésekkel kell orvosolni. Másrészt a Bíróság azt állapította meg, hogy ezt a kényelmetlenséget az érintett utasok e rendelet szerinti kártalanítása útján kell orvosolni (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Sturgeon és társai egyesített ügyekben hozott ítélet 52. valamint 61. pontját).

49 Ebben a tekintetben meg kell határozni, hogy a fent hivatkozott a IATA és ELFAA ügyben hozott ítéletben felhozott kényelmetlenségekhez hasonlóan az időveszteség nem minősülhet a Montreali Egyezmény 19. cikke értelmében vett „késésből eredő kárnak”, és emiatt arra nem terjed ki a Montreali Egyezmény 29. cikkének hatálya.

50 Ezen egyezmény 19. cikke ugyanis különösen azt foglalja magában, hogy a kár a késés miatt keletkezett, hogy okozati összefüggés áll fenn a késedelem és a kár között, és hogy a kárt a különböző utasokat ért eltérő károk függvényében egyéniesítik.

51 Márpedig először is az időveszteség nem a késés miatt keletkezett kárnak, hanem a beszállás visszautasításával, a járat törlésével és a hosszú késéssel kapcsolatos helyzetekben rejlő többi kényelmetlenséghez hasonló, és azokkal járó olyan kényelmetlenségnek minősül, mint a kényelem hiánya vagy az a tény, hogy átmenetileg nem használhatóak a szokás szerint rendelkezésre álló kommunikációs eszközök.

52 Továbbá az időveszteséget a késedelmes járatok minden egyes utasa azonos módon szenvedi el, ebből következően azt egységesített intézkedéssel is lehet orvosolni, anélkül hogy szükség volna minden egyes érintett utas egyéni helyzetének értékelésére. Ennélfogva az ilyen intézkedés azonnal alkalmazható.

53 Végül nincs feltétlenül okozati összefüggés egyrészt a tényleges késés, másrészt a 261/2004 rendelet alapján a kártalanítási jog fennállásának megállapításához vagy a kártalanítás összegének kiszámításához relevánsnak tekintett időveszteség között.

54 A 261/2004 rendeletben előírt különleges kártalanítási kötelezettséget ugyanis nem eredményezi bármely tényleges késedelem, hanem csak az, amely háromórás vagy azt meghaladó időveszteséggel jár a járat eredeti, menetrend szerinti érkezési időpontjához képest. Egyébiránt, míg a késedelem nagysága rendszerint jelentősebb kár valószínűségét növelő tényezőnek minősül, az említett rendelet alapján nyújtott átalánykártalanítás ebben a tekintetben változatlan marad, mivel a tényleges késedelem három órát meghaladó időtartama nem kerül figyelembevételre a 261/2004 rendelet 7. cikke alapján járó kártalanítás összegének kiszámítása során.

55 E körülmények között a járat késésével együtt járó időveszteség – amely a 261/2004 rendelet értelmében vett kényelmetlenségnek minősül, és nem minősíthető a Montreali Egyezmény 19. cikke értelmében vett „késésből eredő kárnak” – nem tartozhat az említett egyezmény 29. cikkének hatálya alá.

56 Következésképpen a 261/2004 rendeletből eredő, a hosszú késéssel érintett járatok utasainak kártalanítására irányuló kötelezettség a Montreali Egyezmény 29. cikkével összeegyeztethetőnek bizonyul.

57 Ezenkívül meg kell állapítani, hogy a 261/2004 rendeletből eredő kártalanítási kötelezettség kiegészíti a Montreali Egyezmény 29. cikkét, amennyiben az az e cikk szerinti rendelkezés előtti szakaszban működik (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 46. pontját).

58 Ebből következik, hogy ez a kártalanítási kötelezettség önmagában nem gátolja azt, hogy az érintett utasok abban az esetben, ha a szóban forgó késedelem más kártérítési igényt keletkeztető egyéni károkat is okozott, a Montreali Egyezményben meghatározott feltételek szerint keresetet indítsanak a káruk egyéniesített megtérítése érdekében (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 44. és 47. pontját).

59 Ebben a tekintetben a Bíróság a 261/2004 rendelet „További kártalanítás” című 12. cikkének értelmezése során azt állapította meg, hogy e cikk célja a fenti rendeletben szereplő intézkedések alkalmazásának oly módon történő kiegészítése, hogy az utasoknak az összes olyan kárt megtérítsék, amely amiatt érte őket, hogy a légi fuvarozó nem teljesítette a szerződéses kötelezettségeit. E rendelkezés ezáltal lehetővé teszi a nemzeti bíróság számára, hogy a 261/2004 rendelettől eltérő jogi alap alapján, nevezetesen többek között a Montreali Egyezményben vagy a nemzeti jogban szereplő feltételek szerint kötelezze a légi fuvarozót a légi fuvarozási szerződés megszegése miatt az utasokat ért kár megtérítésére (a C-83/10. sz., Sousa Rodríguez és társai ügyben 2011. október 13-án hozott ítélet [EBHT 2011., I-9469. o.] 38. pontja).

60 A fentiekre tekintettel meg kell állapítani, hogy a C-581/10. sz. ügy első és második kérdésének, valamint a C-629/10. sz. ügy harmadik kérdése a) pontjának vizsgálata semmilyen olyan tényt nem tárt fel, amely érintené a 261/2004 rendelet 5–7. cikkének érvényességét.

A C-581/10. sz. ügy harmadik kérdéséről és a C-629/10. sz. ügy harmadik kérdésének c) pontjáról, azaz a 261/2004 rendelet 5–7. cikkének érvényességéről tekintettel a jogbiztonság elvére

61 A C-581/10. sz. ügy harmadik kérdésével és a C-629/10. sz. ügy harmadik kérdésének c) pontjával a kérdést előterjesztő bíróságok lényegében arra várnak választ, hogy a 261/2004 rendeletnek a fent hivatkozott Sturgeon és társai egyesített ügyekben hozott ítéletben értelmezett 5–7. cikke érvényes-e a jogbiztonság elvére tekintettel.

62 A TUI Travel és társai, valamint az Egyesült Királyság Kormánya azt állítják, hogy a 261/2004 rendelet olyan értelmezése, amely előírja a késedelemmel érintett légi járatok utasainak kártalanítását, ellentétes lenne ezzel az elvvel. Ez az értelmezés összeegyeztethetetlen egyrészt a fent hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélettel, amely ítéletből az következik, hogy ilyen esetben egyáltalán nem áll fenn a kártalanítás fizetésére vonatkozó kötelezettség. Másrészt ez az értelmezés figyelmen kívül hagyja az uniós jogalkotó szándékát, valamint e rendelet egyértelmű szövegét, amelyből kitűnik, hogy kártalanítást csak a beszállás visszautasítása és a légi járat törlése esetén kell fizetni.

63 Ezt az érvelést a jelen ítéletben korábban kifejtett megállapításokra tekintettel el kell utasítani.

64 Így különösen, először is a fent hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet, valamint a fent hivatkozott Sturgeon és társai egyesített ügyekben hozott ítélet közötti viszonyt illetően, a jelen ítélet 46–48. pontjából az tűnik ki, hogy a két ítélet között semmilyen feszültség nincs, mivel a második ítélet végrehajtja az elsőben kifejtett elveket.

65 A jelen ítélet 30–39. pontjából továbbá az tűnik ki, hogy nem hagyja figyelmen kívül az uniós jogalkotó szándékát a 261/2004 rendelet azon értelmezése, amely kártalanítási kötelezettséget ír elő a légi járatok hosszú késése esetén.

66 Végül a légi fuvarozók számára előírt kötelezettségek egyértelműségét illetően emlékeztetni kell arra, hogy a jogbiztonság elve megköveteli, hogy a jogalanyok egyértelműen megismerhessék a jogaikat és a kötelezettségeiket, és ezeknek megfelelően járhassanak el (lásd a 169/80. sz., Gondrand és Garancini ügyben 1981. július 9-én hozott ítélet [EBHT 1981., 1931. o.] 17. pontját; a C-143/93. sz. Van Es Douane Agenten ügyben 1996. február 13-án hozott ítélet [EBHT 1996., I-431. o.] 27. pontját, valamint a C-110/03. sz., Belgium kontra Bizottság ügyben 2005. április 14-én hozott ítélet [EBHT 2005., I-2801. o.] 30. pontját).

67 Márpedig, az egyenlő bánásmód elvéből következő követelményekre tekintettel, a légi fuvarozók nem alapozhatják az érvelésüket a jogbiztonság elvére azon állításuk alátámasztása érdekében, hogy a légi járatok törlése esetén az utasoknak a 261/2004 rendeletben előírt, e rendelet szerinti összeg erejéig történő kártalanítására vonatkozó kötelezettség sérti az utóbbi elvet.

68 Ezenkívül, ahogyan arra a főtanácsnok az indítványának 46. pontjában rámutatott, a fent hivatkozott Sturgeon és társai egyesített ügyekben hozott ítélet kihirdetésétől kezdve a késéssel érintett légi járatok utasai és a légi fuvarozók egyértelműen tudhatták, hogy az előbbiek mikortól kezdve követelhetik kártalanítás fizetését, illetőleg az utóbbiak mikortól kezdve kötelesek e kártalanítás megfizetésére, mivel az egyértelmű időbeli korlátozás bevezetése lehetővé teszi annak elkerülését is, hogy a nemzeti bíróságok eltérően értelmezzék a hosszú késés fogalmát, ami adott esetben jogbizonytalanságot eredményezhetne.

69 Következésképpen meg kell állapítani, hogy a C-581/10. sz. ügy harmadik kérdésének és a C-629/10. sz. ügy harmadik kérdése c) pontjának vizsgálata semmilyen olyan tényt nem tárt fel, amely érintené a 261/2004 rendelet 5–7. cikkének érvényességét.

A C-629/10. sz. ügy harmadik kérdésének b) pontjáról, azaz az arányosság elvéről

70 A C-629/10. sz. ügy harmadik kérdésének b) pontjával a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy érvényes-e a 261/2004 rendelet 5–7. cikke az arányosság elvére tekintettel, e cikkek olyan értelmezése esetén, hogy a késedelemmel érintett légi járatok utasait e rendelet alapján megilleti a kártalanításhoz való jog.

71 Az uniós jog általános jogelvei közé tartozó arányosság elve megköveteli, hogy az európai uniós intézmények aktusai ne haladják meg a szóban forgó szabályozás által kitűzött jogszerű cél elérésére alkalmas és ahhoz szükséges mértéket, mivel több megfelelő intézkedés közül a kevésbé korlátozó jellegűt kell választani, és az okozott hátrányok nem lehetnek aránytalanok az elérendő célhoz képest (a C-27/00. és C-122/00. sz., Omega Air és társai egyesített ügyekben 2002. március 12-én hozott ítélet [EBHT 2002., I-2569. o.] 62. pontja, valamint a C-504/04. sz. Agrarproduktion Staebelow ügyben 2006. január 12-én hozott ítélet [EBHT 2006., I-679. o.] 35. pontja).

72 A jelen esetben emlékeztetni kell arra, hogy a 261/2004 rendelet a légi közlekedésben részt vevő utasok magas szintű védelmének biztosítására irányul, függetlenül attól, hogy a beszállásukat utasították vissza, vagy a járatukat törölték, illetve a járatuk hosszan késik-e, mivel valamennyien a légi közlekedéshez kapcsolódó, hasonlóan súlyos gondnak és kényelmetlenségnek vannak kitéve (lásd a fent hivatkozott Sturgeon és társai egyesített ügyekben hozott ítélet 44. pontját).

73 A TUI Travel és társai, valamint az Egyesült Királyság Kormánya azt állítják, hogy a 261/2004 rendeletben meghatározott célokkal nem áll arányban e rendelet azon értelmezése, amely szerint az a légi járatuk késése esetén az utasok kártalanítását írja elő, mivel túlzott pénzügyi terhet róna a légi fuvarozókra. Ezenkívül ez az értelmezés nyilvánvalóan aránytalan hatást gyakorolna az utasokra is, mivel fennállna annak a veszélye, hogy a fuvarozók e kötelezettség pénzügyi költségeit a díjaikban jelenítik meg, valamint csökkentik a rövid távú járatok számát és a távoli célállomások kiszolgálását.

74 Mindazonáltal ebben a tekintetben először is emlékeztetni kell arra, hogy a 261/2004 rendelet 7. cikke szerinti átalánykártalanítás anélkül teszi lehetővé az utasokat érő időveszteség orvoslását, hogy az utasoknak bizonyítaniuk kellene az általuk elszenvedett egyéni kárt. Ez az intézkedés tehát lehetővé teszi a légi utasok magas szintű védelmének biztosítását, ami e rendeletnek is célja.

75 Tekintettel az elszenvedett időveszteség visszafordíthatatlan, objektív és könnyen számszerűsíthető jellegére (lásd többek között a fent hivatkozott Sturgeon és társai egyesített ügyekben hozott ítélet 52. pontját), különösen megfelelőnek bizonyul az az intézkedés, amely az e kényelmetlenséggel érintett összes utas számára azonnal és átalányjelleggel nyújtott pénzbeli kártalanításból áll.

76 Ez a kártalanítás a légi fuvarozók számára természetesen meghatározott pénzügyi következményekkel jár. Mindazonáltal ezek a következmények nem tekinthetők aránytalannak a légi utasok magas szintű védelmének céljához képest.

77 Ugyanis először is a 261/2004 rendelet 7. cikkéből következő kártalanítási kötelezettség nem minden késedelemre vonatkozik, hanem csak a hosszú késedelmekre.

78 Továbbá a kártalanítás összege – amelyet az érintett légi járat által megtett távolságtól függően 250, 400 és 600 euróban rögzítettek – a 261/2004 rendelet 7. cikke (2) bekezdése c) pontjának értelmében akár 50%-kal is csökkenthető, ha a késés, az említett rendelet 7. cikke (2) bekezdése a) és b) pontjának a hatálya alá nem tartozó légi járat esetében, nem éri el a négy órát (a fent hivatkozott Sturgeon és társai egyesített ügyekben hozott ítélet 63. pontja).

79 Ezenkívül a légi fuvarozók nem kötelesek megfizetni az említett kártalanítást, ha bizonyítani tudják, 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 a légi fuvarozó tényleges befolyásán (lásd a fent hivatkozott Sturgeon és társai egyesített ügyekben hozott ítélet 67. pontját).

80 Egyébiránt azt is ki kell emelni, hogy a 261/2004 rendelet alapján teljesített kötelezettségek nem zárják ki azt, hogy e fuvarozók a kárt okozó személyektől – harmadik személyeket is beleértve – kártérítést követeljenek, amint azt a hivatkozott rendelet 13. cikke lehetővé teszi. Az ilyen kártérítés így enyhítheti, vagy akár teljes egészében kiegyenlítheti a fenti fuvarozók által e kötelezettségeik teljesítése

következtében viselt pénzügyi terhet. Másrészt – a fent hivatkozott kártérítési jogra is figyelemmel – nem tűnik ésszerűtlennek, hogy a terhet eleve a légi fuvarozók viseljék, akikkel az utasok szállítási szerződést kötöttek, amely alapján ez utóbbiak jogosultak az adott járaton utazni, anélkül hogy a járat törlésére vagy késésre kerülne sor (a fent hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 90. pontja, és a fent hivatkozott Sturgeon és társai egyesített ügyekben hozott ítélet 68. pontja).

81 Egyébiránt az ítélkezési gyakorlatból kitűnik, hogy a légi utasokat is magában foglaló fogyasztók védelmével kapcsolatos célkitűzés jelentősége igazolhatja az egyes gazdasági szereplők által elszenvedett – akár jelentős mértékű – hátrányos gazdasági következményeket (lásd ebben az értelemben a C-58/08. sz., Vodafone és társai ügyben 2010. június 8-án hozott ítélet [EBHT 2010., I-4999. o.] 53., valamint 69. pontját).

82 Ezt ki kell egészíteni azzal – amint azt a főtanácsnok az indítványának 60. pontjában kifejtette –, hogy a hosszú késések gyakoriságával és az említett kártalanítással a légitársaságoknak okozott költségekre vonatkozóan Bíróság elé terjesztett adatok szerint azon légi járatok számaránya, amelyeknek késése a 261/2004 rendelet szerinti kártalanításhoz való jogot keletkeztet, kevesebb mint 0,15%.

83 Végül egyáltalán nem terjesztettek a Bíróság elé annak megállapítását lehetővé tévő konkrét tényt, hogy a kártalanításnak a hosszú késések esetén való megfizetése azzal jár, hogy emelkednek a díjak vagy csökken a rövid távú járatok száma és a távoli célállomások kiszolgálása.

84 Következésképpen meg kell állapítani, hogy C-629/10. sz. ügy harmadik kérdése b) pontjának vizsgálata semmilyen olyan tényt nem tárt fel, amely érintené a 261/2004 rendelet 5–7. cikkének érvényességét.

A C-629/10. sz. ügy második és ötödik kérdéséről

85 Mivel ezeket a kérdéseket arra az esetre tették fel, ha a C-629/10. sz. ügy első kérdésére nemleges a válasz, azokra nem kell válaszolni.

A C-629/10. sz. ügynek a jelen ítélet időbeli hatályára vonatkozó negyedik kérdéséről

86 A C-629/10. sz. ügy negyedik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy milyen a jelen ítélet időbeli hatálya azon utasok kártalanításhoz való jogát illetően, akiknek a légi járata legalább három órát késett az eredeti, menetrend szerinti érkezési időponthoz képest.

87 A TUI Travel és társai azt állítják, hogy ha a Bíróság igenlően válaszol az első kérdésre és nemlegesen a harmadik kérdésre, akkor korlátoznia kell a jelen ítélet időbeli hatályát annak érdekében, hogy a 261/2004 rendelet 5–7. cikkére ne lehessen hivatkozni az utasok olyan kártalanítás iránti kérelmeinek megalapozására, amelyek a jelen ítélet kihirdetésének időpontja előtti késedelmes légi járatokra vonatkoznak, azon utasok kivételével, akik már ezen ítélet kihirdetésének napja előtt e kártalanítás érdekében bírósági jogorvoslattal éltek. A fent hivatkozott Sturgeon és társai egyesített ügyekben hozott ítélet ellenére ugyanis a légitársaságok és a többi érintett piaci szereplő jelenleg ésszerűen következtethetne arra, hogy a 261/2004 rendelet 7. cikke nem vonatkozik azokra az utasokra, akiknek késik a légi járata, mivel ez az ítélet – állításuk szerint – ellentmond e rendelet egyértelmű szövegének, valamit a fent hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítéletnek.

88 Ebben a tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint azon 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 az értelmezés iránti kérelemről határozó ítélet előtt keletkezett és létrejött jogviszonyokkal kapcsolatban, ha egyebekben adottak a feltételek az említett szabály alkalmazásával

kapcsolatos pernek a hatáskörrel rendelkező bíróság előtti megindításához (lásd különösen a C-347/00. sz. Barreira Pérez-ügyben 2002 október 3-án hozott ítélet [EBHT 1995., I-8191. o.] 44. pontját; a C-453/02. és C-462/02. sz., Linneweber és Akritidis egyesített ügyekben 2005. február 17-én hozott ítélet [EBHT 2005., I-1131. o.] 41. pontját).

89 A Bíróság csak kivételesen, az uniós jogrendhez szorosan hozzátartozó jogbiztonság általános elvének alkalmazása útján korlátozhatja bármely érdekelt azon lehetőségét, hogy a jóhiszeműen létrejött jogviszonyok vitatása céljából a Bíróság által értelmezett rendelkezésre hivatkozzék (lásd különösen a C-104/98. sz., Buchner és társai ügyben 2000. május 23-án hozott ítélet [EBHT 2000., I-3625. o.] 39. pontját, valamint a fent hivatkozott Linneweber és Akritidis egyesített ügyekben hozott ítélet 42. pontját).

90 Ennek alapján mindazonáltal a Bíróság feladata azon egységes időpont meghatározása, amikortól az uniós jog valamely rendelkezésére vonatkozó értelmezése érvényes.

91 Ebben a tekintetben a Bíróság már megállapította, hogy az ilyen értelmezés joghatásainak időbeli korlátozására kizárólag ugyanazon ítéletben kerülhet sor, amely a kért értelmezésről szól. Ez az elv biztosítja e jog vonatkozásában a tagállamok és más jogalanyok közötti egyenlő bánásmódot, és ugyanakkor teljesíti a jogbiztonság elvéből eredő követelményeket (a C-292/04. sz., Meilicke és társai ügyben 2007. március 6-án hozott ítélet [EBHT 2007., I-1835. o.] 37. pontja).

92 A C-629/10. sz. ügyben a High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) által kért értelmezés a 261/2004 rendelet szerinti kártalanítási jogra vonatkozik, amely a légi utasokat akkor illeti meg, ha a légi járatuk késése miatt legalább háromórás időveszteség éri őket, azaz amennyiben a végső célállomásukat az eredeti, a légi fuvarozó menetrendje szerinti érkezési időponthoz képest három- vagy annál több órás késéssel érik el. Ebben a tekintetben már a fent hivatkozott Sturgeon és társai egyesített ügyekben hozott ítélet 61. pontjából is kitűnik, hogy ez a jog megilleti a légi utasokat.

93 Meg kell állapítani továbbá, hogy ez utóbbi ítéletben a Bíróság időben nem korlátozta a 261/2004 rendeletnek az előző pontban hivatkozott kártalanításhoz való jogra vonatkozó értelmezésének joghatásait.

94 Következésképpen a jelen ítélet időbeli hatályát nem szükséges korlátozni.

A költségekről

95 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (nagytanács) a következőképpen határozott:

1) **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 5–7. cikkét úgy kell értelmezni, hogy a késedelemmel érintett légi járatok utasait e rendelet alapján megilleti a kártalanításhoz való jog, amennyiben ezen légi járatok miatt legalább háromórás időveszteség éri őket, azaz amennyiben a végső célállomásukat az eredeti, a légi fuvarozó menetrendje szerinti érkezési időponthoz képest három- vagy annál több órás késéssel érik el. Ez a késés mindazonáltal nem alapozza meg az utasok kártalanításhoz való jogát abban az esetben, ha a légi fuvarozó bizonyítani tudja,**

hogy a járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni, tehát olyan körülmények, amelyek kívül esnek a légi fuvarozó tényleges befolyásán.

2) Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések vizsgálata semmilyen olyan tényt nem tárt fel, amely érintené a 261/2004 rendelet 5–7. cikkének érvényességét.

Aláírások