

- 2) A nemzeti végrehajtási törvény 5/A. § -a, az abban foglalt bírságmérték miatt, nem ütközik-e az Európai Unióról Szóló Szerződés és az Európai Unió Működéséről Szóló Szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 65. cikk (3) bekezdésében megfogalmazott tőkeozgás rejtett korlátozásának tilalmába?

(¹) HL L 309., 9. o.

A Tribunal Arbitral Tributário (Centro de Arbitragem Administrativa – CAAD) (Portugália) által 2014. május 28-án benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem – Lisboagás GDL, Sociedade Distribuidora de Gás Natural de Lisboa SA kontra Autoridade Tributária e Aduaneira

(C-256/14. sz. ügy)

(2014/C 303/16)

Az eljárás nyelve: portugál

A kérdést előterjesztő bíróság

Tribunal Arbitral Tributário (Centro de Arbitragem Administrativa – CAAD)

Az alapeljárás felei

Felperes: Lisboagás GDL, Sociedade Distribuidora de Gás Natural de Lisboa SA

Alperes: Autoridade Tributária e Aduaneira

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

- 1) Ellentétes-e az Európai Unió jogával az, hogy a földgázelosztó infrastruktúrát működtető magánvállalkozás által azon települések számára, amelyek területén az ezen infrastruktúrát alkotó csővezetékek találhatóak, megfizetett altalajhasználati díjaknak megfelelő összegek után, ezen összegeknek a szolgáltatást igénybevevő vállalkozásra egyéb kiegészítő összegek nélkül történő áthárításakor héát számítanak fel?
- 2) Tekintettel arra, hogy a helyi önkormányzatok hatósági jogkörükben eljárva hea felszámítása nélkül szedik be az altalajhasználati díjakat, ellentétes-e az uniós joggal az, ha a földgázelosztó infrastruktúrát működtető magánvállalkozás által megfizetett díjaknak megfelelő összegek után, ezen összegeknek a szolgáltatást igénybevevő vállalkozásra történő áthárításakor héát számítanak fel?

A Rechtbank Amsterdam (Hollandia) által 2014. május 28-án benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem – C. van der Lans kontra Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV

(C-257/14. sz. ügy)

(2014/C 303/17)

Az eljárás nyelve: holland

A kérdést előterjesztő bíróság

Rechtbank Amsterdam

Az alapeljárás felei

Felperes: C. van der Lans

Alperes: Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

1. Hogyan kell értelmezni [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 ⁽¹⁾] (14) preambulumbekzdésében foglalt „esemény” fogalmát?
2. A Wallentin-Hermann-ügyben hozott ítélet ⁽²⁾ 22. pontjára tekintettel az előzőekben említett (14) preambulumbekzdés értelmében vett rendkívüli körülmények nem esnek egybe az említett (14) preambulumbekzdés második mondatában foglalt felsorolás példaként felsorolt eseteivel, amelyekre a Bíróság az említett ítélet 22. pontjában eseményekként hivatkozik. Igaz-e, hogy az előzőekben említett 22. pont értelmében vett események nem azonosak a rendelet (14) preambulumbekzdésében szereplő eseménnyel?
3. Mire kell gondolni az olyan „rendkívüli körülmények” fogalma esetében, amelyek a Wallentin Hermann ügyben hozott ítélet 23. pontja szerint [a rendelet] (14) preambulumbekzdése értelmében vett „váratlan repülésbiztonsági hiányosságok” eseményével járnak, ha a váratlan repülésbiztonsági hiányosságok [az említett ítélet] 22. pontjára tekintettel maguk nem jelenthetnek rendkívüli körülményeket, hanem csupán ilyen körülményeket eredményezhetnek?
4. A Wallentin-Hermann-ügyben hozott ítélet 23. pontja szerint a műszaki hiba a „váratlan repülésbiztonsági hiányosságok” közé sorolható, és így az említett ítélet 22. pontja értelmében vett „esemény”; az említett esemény körülményei az ítélet 23. pontja szerint akkor minősíthetők „rendkívülinek”, ha olyan eseményhez fűződnek, amely nem tartozik az érintett légifuvarozó rendes tevékenységi körébe, és jellegénél vagy eredeténél fogva a légifuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül esik; a 24. pont szerint a karbantartási hiányosságból eredő műszaki hiba megoldását a légifuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozónak kell tekinteni; ezért az ilyen műszaki hibák a Wallentin-Hermann-ügyben hozott ítélet 25. pontja szerint nem jelenthetnek rendkívüli körülményeket. E megállapítások arra engednek következtetni, hogy a „váratlan repülésbiztonsági hiányosságok” közé sorolható műszaki hiba egyúttal olyan eseményt jelent, amely rendkívüli körülményekkel járhat, és maga rendkívüli körülményt jelenthet. Hogyan kell értelmezni a Wallentin-Hermann-ügyben hozott ítélet 22–25. pontját ahhoz, hogy feloldható legyen e látszólagos ellentmondás?
5. „[A] légifuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozó[...]" fordulatot az alsóbb fokú bíróságok ítélkezési gyakorlata rendszerint „a légifuvarozó rendes tevékenységével összefüggő[ként]" értelmezi – e tekintetben egyébként olyan értelmezésről van szó, amely összeegyeztethető a holland „inherent” szóval („körébe tartozó”) (az ítélet nem hiteles változata) –, és így például a madarakkal való ütközéseket vagy a hamufelhőket sem tekintik a Wallentin-Hermann-ügyben hozott ítélet 23. pontja értelmében vett eseményeknek. Más ítélkezési gyakorlat a szintén a 23. pontban foglalt „és [az esemény] jellegénél vagy eredeténél fogva a légifuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül esik” fordulatot emeli ki. Úgy kell-e értelmezni a „körébe tartozó” kifejezést, hogy csak a légifuvarozó tényleges befolyásolási körébe eső események tartoznak e fogalom alá?
6. Hogyan kell értelmezni a Wallentin-Hermann-ügyben hozott ítélet 26. pontját, illetve hogyan kell értelmezni e pontot a Bíróság negyedik és ötödik kérdésre adandó válaszára figyelemmel?
7. a) Amennyiben a hatodik kérdésre olyan értelmű választ kell adni, hogy a váratlan repülésbiztonsági hiányosságok közé sorolandó műszaki hibák rendkívüli körülményeket jelentenek, amelyek a rendelet 5. cikkének (3) bekezdésére való hivatkozás sikerét eredményezhetik, ha e hibák olyan eseményből erednek, amely nem tartozik a légifuvarozó tevékenységi körébe, és a légifuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül esik: azt jelenti-e ez, hogy az a műszaki hiba, amely spontán következett be, és amelyet nem karbantartási hiányosság okozott, illetve amelyet nem a rendes karbantartás (a tényállás ismertetése körében fent említett A–D-check-ek és a napi ellenőrzés) során állapítottak meg, rendkívüli körülményt jelenthet, vagy éppen nem jelenthet ilyet – amennyiben az e rendes karbantartási időközök során nem volt megállapítható – amiatt, hogy ebben az esetben nem állhat fenn a Wallentin-Hermann-ügyben hozott ítélet 26. pontja értelmében vett esemény, és ezért az sem állapítható meg, hogy ezen esemény a légifuvarozó tevékenységi körébe tartozik-e, tehát a légifuvarozó befolyásolási körén kívül esik-e?

- b) Amennyiben a hatodik kérdésre olyan értelmű választ kell adni, hogy a váratlan repülésbiztonsági hiányosságok közé sorolandó műszaki hibák a Wallentin-Hermann-ügyben hozott ítélet 22. pontja értelmében vett események, a műszaki hiba spontán következett be, és azt nem karbantartási hiányosság okozta, illetve azt nem a rendes karbantartás (az említett A–D-check-ek és a napi ellenőrzés) során állapították meg: az említett műszaki hiba ebben az esetben (nem) a légifuvarozó tevékenységi körébe tartozik, és az előzőekben említett 26. pont értelmében véve a légifuvarozó befolyásolási körébe vagy éppen azon kívül esik?
- c) Amennyiben a hatodik kérdésre olyan értelmű választ kell adni, hogy a váratlan repülésbiztonsági hiányosságok közé sorolandó műszaki hibák a Wallentin Hermann ügyben hozott ítélet 22. pontja értelmében vett események, a műszaki hiba spontán következett be, és azt nem karbantartási hiányosság okozta, illetve azt nem a rendes karbantartás (az említett A–D check ek és a napi ellenőrzés) során állapították meg: milyen körülményeknek kell ebben az esetben az említett műszaki hibával járniuk, és mikor minősítendőek e körülmények rendkívülinek oly módon, hogy hivatkozhatóvá válnak a rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében véve?
8. A légifuvarozó csak akkor hivatkozhat rendkívüli körülményekre, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését/késését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni. Helyes-e az a következtetés, hogy minden ésszerű intézkedés megtétele a rendkívüli körülmények bekövetkeztének elkerülését jelenti, nem pedig olyan intézkedések megtételét, amelyek arra irányulnak, hogy a késést a rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának a Sturgeon és társai egyesített ügyekben hozott ítélet ⁽³⁾ 57–61. pontjával összefüggésben értelmezett iii. alpontjában említett háromórás időtartamon belül tartsák?
9. Főszabály szerint kétféle intézkedést kell figyelembe venni a műszaki hibák miatti késések legfeljebb három órára mérséklése érdekében: egyrészt egy pótalkatrész-raktárkészlet rendelkezésre állását a világ több pontján, tehát nem csak a légifuvarozó bázisrepülőterén, másrészt a késésben levő járat utasainak átirányítását. Azon kérdés tekintetében, hogy milyen mennyiségű raktárkészlettel rendelkeznek, és a világ mely pontján rendelkeznek azzal, a csak részben a rendelet hatálya alá tartozó fuvarozók esetében is alapul vehetik-e a légifuvarozók azt, ami megszokott a légifuvarozók világában?
10. Azon kérdés megválaszolásakor, hogy minden ésszerű intézkedés megtételére sor került-e a repülésbiztonságra hatást gyakorló műszaki hibák miatti késés mérséklése érdekében, figyelembe kell-e vennie a nemzeti bíróságnak azokat a körülményeket, amelyek fokozzák a késés hatásait, például azt a körülményt, hogy a műszaki hibák által érintett légi járműnek, mielőtt, akárcsak a jelen esetben, visszatérne bázisrepülőterére, több repülőterre el kell repülnie, és ezáltal még nagyobb idővesztésig léphet fel?

⁽¹⁾ HL L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.

⁽²⁾ Wallentin-Hermann ítélet, C-549/07, EU:C:2008:771.

⁽³⁾ Sturgeon és társai ítélet, C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716

A Törvényszék (kilencedik tanács) T-356/12. sz., Debonair Trading Internacional L^{da} kontra Belső Piaci Harmonizációs Hivatal (védjegyek és formatervezési minták) (OHIM) ügyben 2014. április 3-án hozott ítélete ellen a Debonair Trading Internacional L^{da} által 2014. június 3-án benyújtott fellebbezés

(C-270/14. sz. ügy)

(2014/C 303/18)

Az eljárás nyelve: angol

Felek

Fellebbező: Debonair Trading Internacional L^{da} (képviselő: T. Alkin ügyvéd)

A másik fél az eljárásban: Belső Piaci Harmonizációs Hivatal (védjegyek és formatervezési minták) (OHIM)