



## Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (nyolcadik tanács)

2020. március 12.\*

„Előzetes döntéshozatal – Légi közlekedés – 261/2004/EK rendelet – 5. és 7. cikk – Kártalanításhoz való jog a járat késése vagy törlése esetén – Több alkalommal történő kártalanításhoz való jog a járat késése vagy törlése esetén, amely nem csak az eredeti foglalást, de az átfoglalás keretében történő következő foglalást is érinti – Terjedelem – A kártalanítási kötelezettség alóli mentesülés – A »rendkívüli körülmények« fogalma – Úgynevezett »on condition« alkatrész – A repülőgép karbantartásához kapcsolódó műszaki hiányosságok”

A C-832/18. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Helsingin hovioikeus (helsinki fellebbviteli bíróság, Finnország) a Bírósághoz 2018. december 21-én érkezett, 2018. december 20-i határozatával terjesztett elő az

**A és társai**

és

a **Finnair Oyj**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (nyolcadik tanács),

tagjai: L. S. Rossi tanácselnök, J. Malenovský (előadó) és F. Biltgen bírák,

főtanácsnok: E. Tanchev,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- a Finnair Oyj képviseletében T. Väätäinen asianajaja,
- a finn kormány képviseletében J. Heliskoski, meghatalmazotti minőségben,
- a német kormány képviseletében J. Möller, M. Hellmann és A. Berg, meghatalmazotti minőségben,
- az olasz kormány képviseletében G. Palmieri, meghatalmazotti minőségben, segítője: G. Natale avvocato dello Stato,

\* Az eljárás nyelve: finn.

- az osztrák kormány képviselőjében kezdetben: J. Schmoll és G. Hesse, később: J. Schmoll, meghatalmazotti minőségben,
- az Európai Bizottság képviselőjében N. Yerrell és I. Koskinen, meghatalmazotti minőségben,

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint az ügy elbírálására a főtanácsnok indítványa nélkül kerül sor,

meghozta a következő

### Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú [helyesen: jelentős] 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 2004. L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.) 5. és 7. cikkének értelmezésére vonatkozik.
- 2 E kérelmet nyolc légi utas és a Finnair Oyj légitársaság között, az utóbbi által felajánlott átfoglalással érintett járat késése miatti kártalanítás iránti kérelem tárgyában folyamatban lévő jogvitában terjesztették elő.

### Jogi háttér

- 3 A 261/2004 rendelet (1) és (2), valamint (12)–(15) preambulumbekzdése értelmében:
  - „(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 [helyesen: jelentős késése] súlyos gondot és kényelmetlenséget okoz az utasoknak.
  - [...]
  - (12) A légi járatok törlése által az utasoknak okozott gondot és kényelmetlenséget szintén csökkenteni kellene. Ezt úgy kellene elérni, hogy ösztönözni kell a légi fuvarozókat arra, hogy az utasokat a menetrend szerinti indulás időpontja előtt tájékoztassák a járatok törléséről, és ezen kívül ajánljanak nekik észszerű átfoglalást, hogy az utasok más megoldást találhassanak. A légi fuvarozóknak, ha ezt elmulasztják, kártalanítaniuk kellene az utasokat, kivéve, ha a járat törlésére olyan rendkívüli körülmények között kerül sor, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.
  - (13) Azon utasok számára, akiknek a légi járatait törölték, lehetővé kellene tenni a jegyek visszatérítését, vagy az átfoglalást kielégítő körülmények között, továbbá lehetővé kell tenni, hogy megfelelő ellátásban részesüljenek, amíg egy későbbi légi járatra várakoznak.
  - (14) A Montreali Egyezménynek megfelelően az üzemeltető légi fuvarozókra háruló kötelezettségeket korlátozni kellene, vagy ki kellene zárni azokban az esetekben, amikor egy eseményt olyan rendkívüli körülmények okoztak, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni. Ilyen körülmények különösen politikai instabilitás, az érintett légi járat

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

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

4 E rendelet 2. cikkének 1) pontja így rendelkezik:

„E rendelet alkalmazásában:

[...]

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

5 Az említett rendelet 3. cikkének (1) és (2) bekezdése értelmében:

„(1) E rendeletet a következőkre kell alkalmazni:

- a) egy olyan tagállam területén található repülőtérrel induló utasokra, amely tagállamra a Szerződést alkalmazni kell;
- b) utasokra, akik egy harmadik országban található repülőtérrel egy olyan tagállam területén található repülőtérre indulnak, amelyre a Szerződést alkalmazni kell, kivéve, ha ebben a harmadik államban előnyökben vagy kártalanításban és segítségben részesültek, amennyiben az érintett légi járat üzemeltető légi fuvarozója közösségi légi fuvarozó.

(2) Az (1) bekezdést azzal a feltétellel kell alkalmazni, hogy az utasok

- a) megerősített helyfoglalással rendelkeznek az érintett légi járaton és – az 5. cikkben említett járat törlés kivételével – utasfelvételre jelentkezőknek,
  - a légi fuvarozó, az utazásszervező vagy egy meghatalmazott utazásközvetítő által előre és írásban (beleértve az elektronikus utat is) a meghatározott módon és megjelölt időpontban,vagy ha időpontot nem jelöltek meg,
  - legalább 45 perccel a közzétett indulási időpont előtt;
- b) arról a légi járatról, amelyre helyfoglalásuk volt egy légi fuvarozó vagy utazásszervező – az októl függetlenül – átirányította őket egy másik járatra.”

6 A 261/2004 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;

- 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 észszerű 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 ajánlja fel]; és
- c) joguk van az üzemeltető légi fuvarozó általi kártalanításhoz a 7. cikkel összhangban, kivéve, ha
- a menetrend szerinti indulási időpont előtt legalább két héttel tájékoztatták őket a járat törléséről, vagy
  - 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 négy órás késéssel ériék el; vagy
  - 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 két órás késéssel ériék el.

(2) A járat törlésére vonatkozó tájékoztatás esetén az utasok részére magyarázatot 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 észszerű 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.”

7 E rendeletnek a „Kártalanításhoz való jog” címet viselő 7. cikke értelmében:

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

250 EUR-t minden 1500 kilométeres vagy rövidebb repülőútra [helyesen: légi járatra];

400 EUR-t minden 1500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőútra [helyesen: légi járatra] és minden egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőútra [helyesen: légi járatra];

600 EUR-t minden, az a) és b) pontba nem sorolható repülőútra [helyesen: légi járatra].

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 [helyesen: légi járat] esetében; vagy

b) három órával későbbi, az összes 1500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőút [helyesen: légi járat] tekintetében és minden egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőút [helyesen: légi járat] esetében, vagy

c) négy órával későbbi, az a) és b) pontba nem sorolható összes egyéb repülőút [helyesen: légi járat] 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 bankcsekkkel, 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.”

8 Az említett rendelet (1) bekezdése így rendelkezik:

„E cikkekre 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 alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések**

9 Az alapeljárás felperesei egy Helsinkiből (Finnország) Szingapúrba tartó közvetlen járatra foglaltak helyet a Finnairnél.

10 E járatnak menetrend szerint 2013. október 11-én 23 óra 55 perckor kellett volna indulnia. A gép műszaki problémája miatt viszont törölték e járatot.

11 Az alapeljárás felpereseit, miután elfogadták a Finnair ajánlatát, átfoglalták a chongqingi (Kína) átszállással Helsinkiből Szingapúrba másnap, 2013. október 12-én 17 óra 40 perckor induló járatra, amelynek menetrend szerint október 13-án 17 óra 25 perckor kellett volna Szingapúrba érkeznie.

12 A Helsink-Chongqing-Szingapúr járatra történő átfoglalás tekintetében a Finnair volt az üzemeltető légi fuvarozó.

13 Mindazonáltal, a szóban forgó gép kormányvezérlés rásegítőjének meghibásodása miatt, átfoglalt járatuk késett. Ennek következtében 2013. október 14-én 0 óra 15 perckor érkeztek Szingapúrba.

- 14 Az alapeljárás felperesei keresetet indítottak a Finnairrel szemben a Helsingin käräjäoikeus (helsinki körzeti bíróság, Finnország) előtt aziránt, hogy a bíróság kötelezze a légitársaságot fejenként 600 euró kamatokkal növelt összegének a megfizetésére az eredeti Helsinki-Szingapúr járat törlése miatt. Ezenfelül azt kérték, hogy a bíróság a Finnairt kötelezze továbbá fejenként 600 euró kamatokkal növelt összegének a megfizetésére az átfoglalt Helsinki-Chongqing-Szingapúr járat több mint háromórás késése miatt.
- 15 A Finnair az alapeljárás valamennyi felperese részére fejenként 600 euró összegű kártalanítást nyújtott az eredeti Helsinki-Szingapúr járat törlése miatt. A légitársaság ezzel szemben megtagadta, hogy a második kártalanítás iránti kérelemnek helyt adjon. A Finnair úgy ítélte meg, hogy e kérelem nem megalapozott, mivel a 261/2004 rendelet nem ír elő arra vonatkozó kötelezettséget a légi fuvarozó számára, hogy az olyan utasnak, akinek járatát törölték, kártalanítást fizessen a számára ezt követően felajánlott, átfoglalt járat késésének esetén. Ezenkívül a Finnair arra hivatkozott, hogy az alapeljárás felperesei által elfogadott átfoglalással érintett járat az e rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülmények folytán késett.
- 16 2017. június 21-i ítéletével a Helsingin käräjäoikeus (helsinki körzeti bíróság) elutasította az alapeljárás felpereseinek az átfoglalt járat késése címén előterjesztett kártalanítás iránti kérelmeit, mivel úgy ítélte meg, hogy a 261/2004 rendelet nem keletkeztet jogot e címen kártalanítás iránt. E bíróság tehát nem foglalt állást azzal kapcsolatban, hogy az átfoglalt járat késését okozó műszaki hiányosság a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülménynek minősül-e.
- 17 Az alapeljárás felperesei fellebbezést nyújtottak be ezen ítélettel szemben a Helsingin hovioikeus (helsinki fellebbviteli bíróság, Finnország) előtt, és azt kérték, hogy e bíróság a Finnairt kötelezze fejenként 600 euró kamatokkal növelt összegének az átfoglalt Helsinki-Chongqing-Szingapúr járat késése miatti kártalanítás címén való megfizetésére.
- 18 A Finnair e kérelem elutasítását kérte azzal az indokkal egyrészt, hogy az alapeljárás felperesei nem követelhetnek második kártalanítást a 261/2004 rendelet alapján, másrészt, hogy az átfoglalt járat az e rendelet értelmében vett „rendkívüli körülmények” miatt késett. A Finnair azt állítja, hogy a gép irányítását lehetővé tevő három kormányvezérlés rásegítő egyike hibásodott meg, és pontosította e tekintetben, hogy egy Airbus A330-ról van szó, amelynek konstruktőre bejelentette („Technical Follow-up”), hogy több ilyen típusú gép szenved rejtett gyártási hibában, amely a kormányvezérlés rásegítőt érinti. Ezenkívül a kormányvezérlés rásegítő úgynevezett „on condition” alkatrész, amelyet kizárólag az előző meghibásodásának esetén cserélnek le új alkatrészzel.
- 19 E körülmények között a Helsingin hovioikeus (helsinki fellebbviteli bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:
- „1) Úgy kell-e értelmezni a 261/2004 rendeletet, hogy az utas újabb kártalanításra jogosult a 7. cikk (1) bekezdése alapján, ha egy járat törlése miatt kártalanítást kapott, a járatot, amelyre az utast átfoglalták, ugyanaz a légi fuvarozó üzemelteti, amely a törölt járatot is, és a törölt járatot követő átfoglalt járat is olyan mértékben késik a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest, amely kártalanításra teremt jogosultságot?
- 2) Az első kérdésre adandó igenlő válasz esetén hivatkozhat-e az üzemeltető légi fuvarozó az 5. cikk (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülményekre, ha a repülőgép gyártójának már használatban lévő gépekre vonatkozó Műszaki „Follow-upját” követően a szóban forgó dokumentum tárgyát képező alkatrészt gyakorlatilag úgynevezett „on condition” alkatrészként, vagyis olyan alkatrészként kezelik, amelyet addig használnak, amíg meg nem hibásodik, és az üzemeltető légi fuvarozó felkészült az érintett alkatrész cseréjére oly módon, hogy folyamatosan készleten tart egy pótalkatrészt?”



## Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

### Az első kérdésről

- 20 Első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy a 261/2004 rendeletet és különösen 7. cikkének (1) bekezdését akként kell-e értelmezni, hogy az a légi utas, aki egy járat törlése miatt kártalanításban részesült, és elfogadta a számára felajánlott átfoglalást, kártalanítást igényelhet az átfoglalt járat késése esetén, amennyiben ez a késés eléri a kártalanítási jogot keletkeztető órák számát, és az átfoglalt járat, valamint a törölt járat légi fuvarozója azonos.
- 21 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében, együttes olvasatban e rendelet 8. cikkének (1) bekezdésével, járat törlése esetén az érintett utasoknak az üzemeltető légi fuvarozó a segítség három különböző formáját ajánlja fel, úgymint a jegy árának a visszatérítését, adott esetben visszaúttal az eredeti kiindulási pontra, átfoglalást a célállomásukra a legkorábbi időpontban, vagy átfoglalást a célállomásukra egy későbbi, az utasnak megfelelő időpontra.
- 22 Az alapügyben a szóban forgó utasok által lefoglalt járat törlését követően a Finnair számukra kártalanítást fizetett a 261/2004 rendelet 7. cikke alapján, és e rendelet 8. cikkének (1) bekezdése alapján átfoglalást ajánlott fel a számukra, amelyet az utasok elfogadtak. Az átfoglalt járatot teljesítő gép műszaki meghibásodása folytán az utasok ugyanakkor az általuk elfogadott ajánlatban szereplő érkezési időponthoz képest több mint hat óra késéssel érkeztek meg célállomásukra.
- 23 A Bíróság kimondta, hogy a késéssel érintett légi járatok utasait úgy kell tekinteni, mint akik jogosultak az e rendelet 7. cikkének (1) bekezdésével összefüggésben értelmezett 5. cikke (1) bekezdése c) pontja szerinti kártalanításra, amennyiben célállomásukat a légi fuvarozó által eredetileg előre jelzett időponthoz képest háromórás vagy azt meghaladó késéssel érik el (lásd ebben az értelemben: 2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet, C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 61. pont; 2012. október 23-i Nelson és társai ítélet, C-581/10 és C-629/10, EU:C:2012:657, 38. pont).
- 24 Egy, az alapügyhöz hasonló ügyben felmerül tehát a kérdés, hogy a kártalanítás iránti jogra, amelynek a késéssel érintett járatok utasai a jogosultjai, hivatkozhatnak-e az olyan utasok is, akik járatuk törlését követően, amely címen kártalanításban részesültek, elfogadták a légi fuvarozó által a 261/2004 rendelet 8. cikkének (1) bekezdése alapján felajánlott átfoglalást, majd végső célállomásukat háromórás vagy azt meghaladó késéssel érték el a légi fuvarozó által ezen átfoglalt járat tekintetében előre jelzett időponthoz képest.
- 25 E tekintetben meg kell jegyezni, hogy a 261/2004 rendelet 3. cikke, amely e rendelet alkalmazási körét határozza meg, (2) bekezdésében kimondja, hogy az említett rendeletet azzal a feltétellel kell alkalmazni, hogy az utasok megerősített helyfoglalással rendelkeznek az érintett légi járaton, vagy a légi fuvarozó vagy utazásszervező arról a járatról, amelyre foglalásuk volt, bármely oknál fogva átirányította őket egy másik járatra.
- 26 E rendelkezésből az következik, hogy a 261/2004 rendelet többek között olyan helyzetben alkalmazandó, amikor a légi utast lefoglalt járatának törlését követően a légi fuvarozó átirányította egy, végső célállomására tartó átfoglalt járatra.
- 27 Márpedig meg kell állapítani, hogy a 261/2004 rendelet nem tartalmaz egyetlen olyan rendelkezést sem, amely az alapügyhöz hasonlóan átfoglalással érintett utasok jogainak korlátozására irányulna, ideértve kártalanításhoz való joguk esetleges korlátozását.

- 28 Következésképpen, a jelen ítélet 23. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlat értelmében, azt a légi utast, aki, miután elfogadta a járata törlése folytán a légi fuvarozó által felajánlott átfoglalást, háromórás vagy azt meghaladó késéssel érkezett meg célállomására az e légi fuvarozó által eredetileg előre jelzett időponthoz képest, megilleti a kártalanításhoz való jog.
- 29 Ezt az értelmezést támasztja alá különösen két másik megfontolás.
- 30 Egyrészt a 261/2004 rendelet (2) preambulumbekzdéséből kitűnik, hogy a rendelet a beszállás visszautasítása és légi járat törlése vagy jelentős késése által okozott súlyos gondok és kényelmetlenségek orvoslását célozza.
- 31 Márpedig azokat az utasokat, akik, a jelen ügghöz hasonlóan, a járat törlésével vagy jelentős késésével szembesültek, ilyen kényelmetlenségek érték, mind az eredetileg lefoglalt járat törlése, mind azt követően, átfoglalt járatuk jelentős késése folytán. Következésképpen az e komoly kényelmetlenségek orvoslására irányuló céllal összhangban áll, hogy ezen utasoknak ezen, egymást követő minden egyes kényelmetlenség címén kártalanításhoz való jogot biztosítsanak.
- 32 Másrészt, ha ilyen helyzetben a légi fuvarozót nem terhelné kötelezettség a tekintetben, hogy az előírt feltételek között kártalanítsa az érintett utasokat, a 261/2004 rendelet 8. cikkének (1) bekezdésében előírt segítségnyújtásra vonatkozó kötelezettségének elmulasztása következmények nélkül maradna. Mivel a kártalanítási kötelezettség vitathatatlanul ösztönzőleg hat az említett fuvarozóra e segítségnyújtás tényleges megvalósítása tekintetében, az ilyen következmények elmaradása az utasok átfoglalásához való jogának tiszteletben tartását veszélyeztetné, ami ellentétes lenne az e rendelet (1) bekezdésében kimondott magas szintű védelem céljával.
- 33 A fenti megfontolások fényében az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendeletet és különösen 7. cikkének (1) bekezdését akként kell értelmezni, hogy az a légi utas, aki egy járat törlése miatt kártalanításban részesült, és elfogadta a számára felajánlott átfoglalást, kártalanítást igényelhet az átfoglalt járat késése esetén, amennyiben ez a késés eléri a kártalanítási jogot keletkeztető órák számát, és az átfoglalt járat, valamint a törölt járat légi fuvarozója azonos.

### *A második kérdéstről*

- 34 Második kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdését akként kell-e értelmezni, hogy a légi fuvarozó kártalanítási kötelezettsége alóli mentesülés céljából hivatkozhat az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülményekre” úgynevezett „on condition” alkatrész meghibásodása esetén, amelyet tehát kizárólag akkor cserélnek ki, ha az előző alkatrész meghibásodik, és az üzemeltető folyamatosan készleten tart egy pótalkatrészt.
- 35 Rá kell mutatni mindenekelőtt, hogy amint az a Bíróság által a nemzeti bíróságok számára az előzetes döntéshozatal iránti kérelmek előterjesztésére vonatkozóan megfogalmazott ajánlások (HL 2018. C 257., 1. o.) 11. pontjában felidézésre került, jöhet a Bíróság a határozatának meghozatalához szükségképpen figyelembe veszi az alapjogvitának a kérdést előterjesztő bíróság által az előzetes döntéshozatal iránti kérelmében ismertetett jogi és ténybeli hátterét, saját maga nem alkalmazza az uniós jogot e jogvitára. A Bíróság, amikor az uniós jog értelmezéséről vagy érvényességéről dönt, arra törekszik, hogy az alapjogvita megoldása szempontjából hasznos választ adjon, viszont a kérdést előterjesztő bíróság feladata levonni a válaszból a konkrét következtetéseket.
- 36 A Bíróság ezen ajánlásokra tekintettel kísérel meg a kérdést előterjesztő bíróság számára az előtte folyamatban lévő jogvita eldöntéséhez hasznos elemeket nyújtani.



- 37 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a 261/2004 rendelet (14) és (15) preambulumbekzdésével összefüggésben értelmezett 5. cikke (3) bekezdésének megfelelően a légi fuvarozó – az 5. cikk (1) bekezdésének rendelkezéseitől eltérve – mentesül az utasoknak az e rendelet 7. cikke szerint nyújtandó kártalanítás kötelezettsége alól, ha bizonyítani tudja, hogy a légi járat törlését vagy az érkezéskor legalább háromórás késését olyan „rendkívüli körülmények” okozták, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni, vagy azt, hogy ilyen körülmény bekövetkezésekor a helyzetnek megfelelő, valamennyi személyi vagy tárgyi erőforrást és a rendelkezésére álló pénzügyi eszközöket igénybe vevő intézkedést meghozott annak elkerülése érdekében, hogy e körülmény ne vezessen az érintett légi járat törléséhez vagy annak jelentős késéséhez (2019. június 26-i Moens ítélet, C-159/18, EU:C:2019:535, 15. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 38 Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülményeknek” minősíthetők az olyan események, amelyek jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, annak tényleges befolyásán kívül esnek, és e két feltétel konjunktív (2019. április 4-i Germanwings ítélet, C-501/17, EU:C:2019:288, 20. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; 2019. június 26-i Moens ítélet, C-159/18, EU:C:2019:535, 16. pont).
- 39 Következésképpen a légi járművek karbantartásából eredő műszaki problémák mint olyanok nem minősülhetnek az e rendelet 5. cikkének (3) bekezdésében említett „rendkívüli körülményeknek” (lásd ebben az értelemben: 2008. december 22-i Wallentin-Hermann ítélet, C-549/07, EU:C:2008:771, 25. pont).
- 40 Ugyanis a Bíróság úgy ítélte meg, hogy a légi fuvarozók rendszeresen találkoznak ilyen hibával, a légi közlekedés különleges feltételeire és a légi járművek technológiai fejlettségi szintjére figyelemmel (2019. április 4-i Germanwings ítélet, C-501/17, EU:C:2019:288, 22. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 41 Különösen nem minősül rendkívüli körülménynek az adott légi jármű bizonyos alkatrészeinek idő előtti, akár váratlan hibája, mivel az főszabály szerint annak működéséhez kapcsolódik (lásd ebben az értelemben: 2019. április 4-i Germanwings ítélet, C-501/17, EU:C:2019:288, 21. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 42 Márpedig úgy tűnik, hogy egy, az alapügy tárgyát képező alkatrészhez hasonló, úgynevezett „on condition” alkatrész, amelynek cseréjére a légi fuvarozó felkészült, és amelyből mindig tart raktáron cserealkatrészt, a Bíróság jelen ítélet 38. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlata szerint olyan eseménynek minősül, amely jellegénél vagy eredeténél fogva az említett, érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozik, és nem esik annak tényleges befolyásán kívül, kivéve, ha az ilyen hiba benne rejlően a gép működési rendszeréhez kapcsolódik, aminek vizsgálata a kérdést előterjesztő bíróság feladata.
- 43 A fenti megfontolások fényében a második kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdését akként kell értelmezni, hogy a légi fuvarozó kártalanítási kötelezettsége alóli mentesülés céljából nem hivatkozhat az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülményekre” úgynevezett „on condition” alkatrész meghibásodása esetén, amelyet tehát kizárólag akkor cserélnek ki, ha az előző alkatrész meghibásodik, noha az üzemeltető folyamatosan készleten tart egy pótalkatrészt, kivéve olyan esetben – amely fennállásának vizsgálata a kérdést előterjesztő bíróság feladata –, amikor az ilyen meghibásodás olyan eseménynek minősül, amely jellegénél vagy eredeténél fogva nem tartozik az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és kívül esik annak tényleges befolyásán, figyelemmel mindazonáltal arra, hogy amennyiben bebizonyosodik, hogy e meghibásodás főszabály szerint benne rejlően kapcsolódik a gép működési rendszeréhez, úgy az nem tekinthető ilyen eseménynek.

## A költségekről

- 44 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 (nyolcadik tanács) a következőképpen határozott:

- 1) A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú [helyesen: jelentős] 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 rendeletet és különösen 7. cikkének (1) bekezdését akként kell értelmezni, hogy az a légi utas, aki egy járat törlése miatt kártalanításban részesült, és elfogadta a számára felajánlott átfoglalást, kártalanítást igényelhet az átfoglalt járat késése esetén, amennyiben ez a késés eléri a kártalanítási jogot keletkeztető órák számát, és az átfoglalt járat, valamint a törölt járat légi fuvarozója azonos.
- 2) A 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdését akként kell értelmezni, hogy a légi fuvarozó kártalanítási kötelezettsége alóli mentesülés céljából nem hivatkozhat az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülményekre” úgynevezett „on condition” alkatrészes meghibásodása esetén, amelyet tehát kizárólag akkor cserélnek ki, ha az előző alkatrészes meghibásodik, noha az üzemeltető folyamatosan készleten tart egy pótalkatrészt, kivéve olyan esetben – amely fennállásának vizsgálata a kérdést előterjesztő bíróság feladata –, amikor az ilyen meghibásodás olyan eseménynek minősül, amely jellegénél vagy eredeténél fogva nem tartozik az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és kívül esik annak tényleges befolyásán, figyelemmel mindazonáltal arra, hogy amennyiben bebizonyosodik, hogy e meghibásodás főszabály szerint benne rejlik kapcsolódik a gép működési rendszeréhez, úgy az nem tekinthető ilyen eseménynek.

Aláírások