



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (harmadik tanács)

2024. január 25.*

„Előzetes döntéshozatal – Légi közlekedés – 261/2004/EK rendelet – A 3. cikk (2) bekezdésének a) pontja – Az 5. cikk (1) bekezdése – A 7. cikk (1) bekezdése – A légi utasok kártalanítása a légi járat jelentős késése esetén – A megfelelő időben történő utasfelvételre jelentkezés követelménye”

A C-474/22. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország) a Bírósághoz 2022. július 15-én érkezett, 2022. május 3-i határozatával terjesztett elő

a **Laudamotion GmbH**

és

a **flightright GmbH**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (harmadik tanács),

tagjai: K. Jürimäe tanácselnök, K. Lenaerts, a Bíróság elnöke, a harmadik tanács bírájaként eljárva, N. Piçarra, N. Jääskinen és M. Gavalec (előadó) bírák,

főtanácsnok: L. Medina,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- a flightright GmbH képviselőiben M. Michel és R. Weist Rechtsanwälte,
- a német kormány képviselőiben J. Möller, P. Busche, J. Heitz és M. Hellmann, meghatalmazotti minőségben,

* Az eljárás nyelve: német.

– az Európai Bizottság képviselőjében G. Braun, K. Simonsson, G. Wilms és N. Yerrell, 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 késése [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.; helyesbítés: HL 2019. L 119., 202. o.) 3. cikke (2) bekezdése a) pontjának, valamint 5–7. cikkének az értelmezésére vonatkozik.
- 2 E kérelmet a Laudamotion GmbH légi fuvarozó és – az egyik légi utas Laudamotionnal szembeni jogainak engedményeseként eljáró – flightright GmbH jogi segítségnyújtással foglalkozó társaság között folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő, amelynek tárgya egy olyan légi járat jelentős késése miatt kért kártalanítás, amelyen ez az utas megerősített helyfoglalással rendelkezett.

Jogi háttér

- 3 A 261/2004 rendelet (2) preambulumbekkezdése értelmében:
„A beszállás visszautasítása és légijárat törlése vagy hosszú késése [helyesen: jelentős késése] súlyos gondot és kényelmetlenséget okoz az utasoknak.”
- 4 E rendelet 2. cikkének l) pontja a „járat törlése” fogalmát akként határozza meg, hogy az „egy korábban [helyesen: eredetileg] tervezett légi járat nem közlekedése [helyesen: indításának elmaradása], amelyre legalább egy helyet lefoglaltak”.
- 5 Az említett rendelet „Hatály” című 3. cikkének (1) és (2) bekezdése a következőképpen rendelkezik:
„(1) E rendeletet a következőkre kell alkalmazni:
a) egy olyan tagállam területén található repülőtérrel induló utasokra, amely tagállamra a Szerződést alkalmazni kell;
[...]
(2) Az (1) bekezdést azzal a feltétellel kell alkalmazni, hogy az utasok
a) megerősített helyfoglalással rendelkeznek az érintett légijáraton és – az 5. cikkben említett járat törlés kivételével – utasfelvételre jelentkeznek,

- a légifuvarozó, 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; [...]
- [...]

6 A 261/2004 rendelet „Járat törlése” című 5. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak

[...]

c) joguk van az üzemeltető légifuvarozó általi kártalanításhoz a 7. cikkkel 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 két órás késéssel érik el.”

7 E rendelet „Késés” című 6. cikke (1) bekezdésének szövege a következő:

„Amennyiben egy üzemeltető légi fuvarozó indokoltan [helyesen: észszerűen] arra számít, hogy egy járat indulása a menetrend szerinti induláshoz képest késni fog:

- a) legalább két órát 1500 kilométeres vagy annál rövidebb repülőutak esetén; vagy
- b) legalább három órát az összes Közösségen belüli, 1500 kilométernél hosszabb repülőút és az összes egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőút esetén; vagy
- c) legalább négy órát az a) és b) pontba nem sorolható összes egyéb repülőút esetén, akkor az utasoknak az üzemeltető légifuvarozó
 - i. felajánlja a 9. cikk (1) bekezdésének a) pontjában és a 9. cikk (2) bekezdésében előírt segítséget; és
 - ii. amennyiben az indulás időpontja észszerű 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.”

8 Az említett rendelet „Kártalanításhoz való jog” című 7. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„E cikkekre való hivatkozáskor az utasok az alábbi összegű kártalanítást kapják:

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

[...]

- 9 A 261/2004 rendelet „További kártalanítás” című 12. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„E rendelet alkalmazása nem érinti az utasok további kártalanításhoz való jogát. A rendelet szerint adott kártalanítás levonható az ilyen kártalanításból.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

- 10 Egy légi utas megerősített helyfoglalással rendelkezett a Laudamotionnál a Düsseldorf (Németország) és Palma de Mallorca (Spanyolország) közötti, 2018. június 26-ra tervezett légi járatra. Ez az utas, mivel úgy ítélte meg, hogy e járat bejelentett késése miatt nem érne oda egy szakmai találkozóra, úgy döntött, hogy nem veszi igénybe az említett járatot, amely 3 óra 32 perc késéssel érkezett meg a célállomásra.
- 11 Az említett utas a flightrightra engedményezte jogait, amely a 261/2004 rendelet 7. cikke (1) bekezdésének a) pontja alapján 250 euró összegű kártalanítás megfizetése iránti keresetet terjesztett elő a hatáskörrel rendelkező német bíróságnál. Az elsőfokú bíróság a keresetet elutasította, majd ezt követően a flightright fellebbezésének a fellebbviteli bíróság helyt adott.
- 12 A Bíróság azon ítélkezési gyakorlatára tekintettel, amely szerint a végső célállomásukra jelentős – azaz legalább háromórás – késéssel érkező légi járatok utasainak helyzetét a törölt járatok utasainak helyzetéhez hasonlóknak kell tekinteni, a fellebbviteli bíróság úgy értelmezte e rendelet 3. cikke (2) bekezdésének a) pontját, hogy az az utas, akit az indulását megelőzően legalább háromórás késésről tájékoztattak, akkor is jogosult az említett rendelet 5. és 7. cikke szerinti kártalanításra, ha nem jelent meg a repülőtéren.
- 13 A Laudamotion felülvizsgálati kérelmet nyújtott be a fellebbviteli bíróság határozatával szemben a Bundesgerichtshofhoz (szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország), amely a kérdést előterjesztő bíróság.
- 14 Ez utóbbi bíróság rámutat, hogy az érintett utas a 261/2004 rendelet 3. cikke (2) bekezdésének a) pontjában foglaltakkal szemben nem jelentkezett utasfelvételre legalább 45 perccel a közzétett indulási időpont előtt, noha e rendelet 2. cikkének 1) pontja és 5. cikke alapján ennek a formális követelménynek csak a járat törlése esetén nem kell eleget tenni. Mindazonáltal a kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy mivel a járat jelentős késéssel való érkezését a Bíróság a 2009. november 19-i Sturgeon és társai ítéletben (C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716) a törölt járatokhoz hasonlóknak tekintette, az említett utas mentesülhet e formalitás alól.
- 15 Az említett bíróság ugyanakkor megjegyzi, hogy a járat törlése és a járat jelentős késése között számottevő különbségek vannak. Járat törlése esetén ugyanis bizonyos, hogy a tervezett légi járat nem közlekedik, így logikus, hogy az utasoknak nem kell utasfelvételre jelentkezniük a 261/2004 rendelet 5. és 7. cikkében foglalt kártalanításhoz való joguk érvényesítése érdekében. Ezzel szemben, még ha a légi járat teljesítését megelőzően valószínűnek is tűnik, hogy a járat késni fog, az indulási időpont előtt legalább 45 perccel még nem állhat rendelkezésre elegendő információ annak megállapításához, hogy a járat legalább háromórás késéssel fog közlekedni.

- 16 A 2019. október 24-i easyJet Airline végzésből (C-756/18, EU:C:2019:902) szintén arra lehet következtetni, hogy a késéssel érintett légi járáttal el nem szállított utasnak előbb mindenképpen jelentkeznie kell utasfelvételre ahhoz, hogy a járat jelentős késése miatt kártalanításra legyen jogosult, amit a beszállókártyával vagy egyéb bizonyítási eszközzel bizonyíthat.
- 17 A kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy a légi járat jelentős késéssel való érkezése a 261/2004 rendelet 3. cikke (2) bekezdése a) pontjának alkalmazása szempontjából főszabály szerint nem tekinthető hasonlóknak a járat törléséhez. Következésképpen az utas csak akkor mentesül az alól, hogy utasfelvételre jelentkezzen, ha egyrészt a légi járat legalább háromórás késéssel érkezett meg, másrészt ha a járat törléshez hasonló helyzet áll fenn. Ez olyan esetben fordulhat elő például, ha a közzétett indulási időpont előtt legalább 45 perccel elegendő arra utaló információ áll az utasok rendelkezésére, hogy a járat indítására csak a célállomásra érkezést érintő legalább háromórás késéssel kerülhet sor.
- 18 E körülmények között a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:
- „1) Azt feltételezi-e a [261/2004] rendelet 5–7. cikke szerinti, a járatnak a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest több mint háromórás késése miatti kártalanításhoz való jog, hogy az utas e rendelet 3. cikke (2) bekezdése a) pontjának megfelelően a légi fuvarozó, az utazásszervező vagy egy meghatalmazott utazásközvetítő által megjelölt időpontban, legalább azonban 45 perccel a közzétett indulási időpont előtt utasfelvételre jelentkezik, vagy az említett értelemben vett jelentős késés esetében – a járat törlés esetéhez hasonlóan – nem alkalmazandó ez a követelmény?
- 2) Abban az esetben, ha a kártalanításhoz való jog tekintetében nem válik alkalmazhatatlanná az utasfelvételre való jelentkezés követelménye kizárólag az említett értelemben vett jelentős késés bekövetkezése miatt, fennáll-e ilyen alkalmazhatatlanság akkor, ha kellően biztos támpontok állnak az utas rendelkezésére arra vonatkozóan, hogy a járat csak az említett értelemben vett jelentős késéssel érkezik majd meg?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első kérdésről

- 19 Előzetesen hangsúlyozni kell, hogy az alapügyben felmerült jogvita egy repülőgép késéssel történő indulásából eredt. Mindazonáltal e jogvita lényegét azok a következmények képezik, amelyeket e késés előidézhetett. Az alapeljárás felperese ugyanis a szóban forgó légi járat végső célállomásra érkezésének valószínű késése miatt kér kártalanítást, ami miatt nem tudott volna időben megérkezni egy Palma de Mallorcán tartandó szakmai találkozóra. Márpedig, mivel a 261/2004 rendelet 6. cikke kizárólag az eredetileg tervezett menetrend szerinti induláshoz képest késve induló járatra vonatkozik, és ezért az az átalányjellegű kártalanítás, amelyre az utas a 261/2004 rendelet 7. cikke alapján jogosult abban az esetben, ha a járata a végső célállomását a megérkezés tervezett időpontjához képest legalább háromórás késéssel érte el, nem kötődik az e rendelet 6. cikkében előírt feltételek teljesítéséhez (2013. február 26-i Folkerts ítélet, C-11/11, EU:C:2013:106, 36. és 37. pont), az alapeljárást kizárólag e rendelet 3., 5. és 7. cikke alapján kell megvizsgálni.

- 20 Ebből következően meg kell állapítani, hogy az előterjesztő bíróság első kérdésével lényegében azt kérdezi, hogy a 261/2004 rendelet 3. cikke (2) bekezdésének a) pontját úgy kell-e értelmezni, hogy ahhoz, hogy a légi járatnak a légi fuvarozó által eredetileg tervezett érkezési időponthoz képest legalább háromórás késése esetén a légi utas jogosult legyen az e rendelet 5. cikkének (1) bekezdésében és 7. cikkének (1) bekezdésében foglalt kártalanításra, megfelelő időben jelentkeznie kell utasfelvételre.
- 21 A 261/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontjából és (2) bekezdésének a) pontjából az következik, hogy e rendeletet a Szerződés rendelkezéseinek hatálya alá tartozó tagállam területén található repülőtérrel induló utasokra azzal a feltétellel kell alkalmazni hogy először is megerősített helyfoglalással rendelkeznek az érintett légi járaton, másodszor pedig, hogy – az említett rendelet 5. cikke szerinti járat törlés kivételével – megfelelő időben utasfelvételre jelentkezenek. Mivel e két feltétel kumulatív, az utas utasfelvételre való jelentkezését nem lehet az alapján vélelmezni, hogy ez az utas az érintett légi járatra szóló megerősített helyfoglalással rendelkezik (2019. október 24-i *easyJet Airline* végzés, C-756/18, EU:C:2019:902, 25. pont). Hozzá kell tenni, hogy e 3. cikk (2) bekezdése a) pontjának hatékony érvényesülése megköveteli, hogy az utasok megfelelő időben megjelenjenek a repülőtéren, pontosabban hogy a tervezett célállomásra történő szállítás céljából jelentkezzenek az üzemeltető légi fuvarozó képviselőjénél, akkor is, ha az utasfelvételt már a repülőtérre érkezésüket megelőzően online elvégezték.
- 22 A jelen ügyben az előterjesztő bíróság kérdései azon az előfeltevésen alapulnak, hogy az érintett utas nem jelentkezett megfelelő időben utasfelvételre. E körülmények között a 261/2004 rendelet alkalmazandósága azt jelenti, hogy e rendelet 3. cikke (2) bekezdésének a) pontja tekintetében a légi járatnak a végső célállomásra történő jelentős, azaz legalább háromórás késéssel való érkezését a járat e rendelet 5. cikke szerinti törléséhez hasonlóan kell tekinteni.
- 23 Ezzel összefüggésben rá kell mutatni, hogy először is a Bíróság már megállapította, hogy a 261/2004 rendelet 5. és 7. cikkét az egyenlő bánásmód elvével összefüggésben úgy kell értelmezni, hogy a késéssel érintett járatok utasai egyrészt az említett rendelet 7. cikkének (1) bekezdésében foglalt kártalanításhoz való jog alkalmazása szempontjából a törölt járatok utasaihoz hasonlóan tekinthetők, másrészt hivatkozhatnak erre a kártalanításhoz való jogra, amennyiben a légi járat késése következtében legalább háromórás idővesztéssel szembesülnek, vagyis ha végső célállomásukat a légi fuvarozó által eredetileg tervezetthez képest háromórás vagy azt meghaladó késéssel éri el (lásd ebben az értelemben: 2009. november 19-i *Sturgeon és társai* ítélet, C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 60., 61. és 69. pont; 2022. július 7-i *SATA International – Azores Airlines* [Az üzemanyagellátó-rendszer zavara] ítélet, C-308/21, EU:C:2022:533, 19. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 24 A 2009. november 19-i *Sturgeon és társai* ítéletben (C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 49., 52. és 60. pont) a Bíróság összehasonlította azoknak a kényelmetlenségeknek és károknak a típusát és jelentőségét, amelyek egy törölt járat utasát éri, akinek arra kellett várnia, hogy átfoglalt járatot ajánljanak fel neki, azokkal, amelyeket egy késéssel érintett járat utasa szenved el. Utóbbinak tehát meg kellett várnia, hogy a repülőgép felszállásra készen álljon, és szükségképpen jelentkeznie kellett utasfelvételre, mivel felszállt a járatra. Az e két csoportba tartozó utasoknak egyaránt várakozniuk kellett, hogy elérjék a végső célállomást, így az idővesztés folytán tagadhatatlanul kár érte őket, amely kár orvoslásának egyetlen módja, az idővesztés visszafordíthatatlan jellegére tekintettel, a kártalanítás. Az említett utasokat, akiket hasonló kár ért, az egyenlő bánásmód elve alapján nem lehetett eltérően kezelni.

- 25 A döntő tényező, amely alapján a Bíróság a légi járat jelentős késéssel való érkezését a járat törléséhez hasonlóan tekintette, az a tény, hogy a jelentős késéssel érintett légi járat utasai a törölt légi járat utasaihoz hasonlóan visszafordíthatatlan, legalább háromórás idővesztésben megnyilvánuló kárt szenvednek, amely orvoslásának egyetlen módja a kártalanítás (lásd ebben az értelemben: 2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet, C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 52., 53. és 61. pont; 2012. október 23-i Nelson és társai ítélet, C-581/10 és C-629/10, EU:C:2012:657, 54. pont; 2020. március 12-i Finnair ítélet, C-832/18, EU:C:2020:204, 23. pont). Így a járat törlése vagy a végső célállomásra érkezést érintő jelentős késése esetén a 261/2004 rendelet 7. cikkének (1) bekezdésében foglalt kártalanításhoz való jog elválaszthatatlanul kapcsolódik e legalább háromórás idővesztés fennállásához.
- 26 Márpedig minden valószínűség szerint nem szenvedett ilyen idővesztést az az utas, aki – ahogyan az az alapeljárás felperesének esetében is tűnik – nem ment ki a repülőtérre, mivel elegendő információ birtokában arra a következtetésre jutott, hogy a légi járat csak jelentős késéssel fog megérkezni a végső célállomásra.
- 27 Emlékeztetni kell ugyanis arra, hogy az idővesztés nem a késés miatt keletkezett kárnak, hanem a beszállás visszautasításával, a járat törlésével és a jelentős 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 (2012. október 23-i Nelson és társai ítélet, C-581/10 és C-629/10, EU:C:2012:657, 51. pont) vagy az, hogy az utasok nem intézhetik folyamatosan személyes, családi, szociális vagy üzleti ügyeiket (lásd ebben az értelemben: 2014. szeptember 4-i Germanwings ítélet, C-452/13, EU:C:2014:2141, 20. és 21. pont).
- 28 E tekintetben, mivel a 261/2004 rendelet 7. cikkének (1) bekezdése alapján járó kártalanítást megalapozó idővesztést a késéssel érintett járatok minden egyes utasa azonos módon szenved el, ezért azt egységesített intézkedéssel is lehet orvosolni, anélkül hogy szükség volna minden egyes érintett utas egyéni helyzetének értékelésére. Ennélfogva az ilyen intézkedés azonnal alkalmazható (2012. október 23-i Nelson és társai ítélet, C-581/10 és C-629/10, EU:C:2012:657, 52. pont).
- 29 Másodszor hangsúlyozni kell, hogy a 2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet (C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716) 33–36. és 39. pontjában – amelyet többek között a 2021. december 21-i Corendon Airlines ítélet (C-395/20, EU:C:2021:1041, 18. pont) is megerősített – a Bíróság megállapította, hogy a törölt járatok és a késéssel érintett járatok a járatok két, jól elkülönülő kategóriáját képezik, mivel az említett rendelet 2. cikke l) pontjának megfelelően a járat törlése, a járat késésével szemben, annak a következménye, hogy az eredetileg tervezett járat nem közlekedik.
- 30 Márpedig ha a légi járat jelentős késéssel érintett, akkor annak közlekedését biztosítani kívánják, ezért az utasfelvételi műveleteket el kell végezni. Ebből következik, hogy a késéssel érintett légi járat utasai nem mentesülhetnek az utasfelvételre jelentkezés kötelezettsége alól, amelyet a 261/2004 rendelet 3. cikke (2) bekezdésének a) pontja kifejezetten előír.
- 31 A fenti megfontolásokból tehát az következik, hogy e rendelet 3. cikke (2) bekezdésének a) pontja tekintetében a légi járatnak a végső célállomásra történő jelentős késéssel való érkezését nem lehet a légi járat törléséhez hasonlóan tekinteni.

- 32 Végül hozzá kell tenni, hogy a szakmai találkozó elmulasztásából eredő kárt olyan egyéni kárnak kell tekinteni, amely az érintett utas sajátos helyzetéből fakad, és ennél fogva nem téríthető meg az említett rendelet 7. cikkének (1) bekezdésében foglalt kártalanítással, amely csak azon károk megtérítésére szolgál, amelyek minden érintett utas számára szinte azonosak (lásd ebben az értelemben: 2019. július 29-i Rusu ítélet, C-354/18, EU:C:2019:637, 28., 30., 31. és 33. pont).
- 33 Mindazonáltal az ilyen egyéni kár a 261/2004 rendelet 12. cikke értelmében vett „további kártalanítás” tárgyát képezheti, aminek a feltétele, hogy a kérelem a nemzeti vagy a nemzetközi jogon alapuljon (lásd ebben az értelemben: 2019. július 29-i Rusu ítélet, C-354/18, EU:C:2019:637, 35. és 36. pont; 2023. június 8-i Austrian Airlines [Mentesítő járat] ítélet, C-49/22, EU:C:2023:454, 36. pont).
- 34 A fenti indokokra tekintettel az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 3. cikke (2) bekezdésének a) pontját úgy kell értelmezni, hogy ahhoz, hogy a légi járat jelentős, azaz a légi fuvarozó által eredetileg tervezett érkezési időponthoz képest legalább háromórás késése esetén a légi utas jogosult legyen az e rendelet 5. cikkének (1) bekezdésében és 7. cikkének (1) bekezdésében foglalt kártalanításra, megfelelő időben jelentkeznie kell utasfelvételre, vagy ha az utasfelvételt már online elvégezték, akkor megfelelő időben jelentkeznie kell az üzemeltető légi fuvarozó képviselőjénél a repülőtéren.

A második kérdésről

- 35 Az első kérdésre adott válasza tekintettel a második kérdésre nem szükséges válaszolni, mivel nincs jelentősége annak, hogy kellően biztos támpontok álltak-e az utas rendelkezésére, amelyek arra utaltak, hogy a járat csak jelentős késéssel fog megérkezni a végső célállomására.

A költségekről

- 36 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 (harmadik tanács) a következőképpen határozott:

A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése [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 3. cikke (2) bekezdésének a) pontját

a következőképpen kell értelmezni:

ahhoz, hogy a légi járat jelentős, azaz a légi fuvarozó által eredetileg tervezett érkezési időponthoz képest legalább háromórás késése esetén a légi utas jogosult legyen az e rendelet 5. cikkének (1) bekezdésében és 7. cikkének (1) bekezdésében foglalt kártalanításra, megfelelő időben jelentkeznie kell utasfelvételre, vagy ha az utasfelvételt már online elvégezték, akkor megfelelő időben jelentkeznie kell az üzemeltető légi fuvarozó képviselőjénél a repülőtéren.

Aláírások