

Sprawa C-451/20**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym****Data wpływu:**

23 września 2020 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Landesgericht Korneuburg (Austria)

Data wydania postanowienia o wystąpieniu z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym:

25 sierpnia 2020 r.

Strona powodowa:

Airhelp Limited

Strona pozwana:

Austrian Airlines AG

[...]

Landesgericht Korneuburg (sąd okręgowy w Korneuburgu) jako sąd odwoławczy [...] w sprawie z powództwa strony powodowej **Airhelp Ltd**, [...] Central Hong Kong (HK), [...] przeciwko stronie pozwanej **Austrian Airlines AG**, 1300 Wien-Flughafen, [...] o zapłatę kwoty **300,00 EUR** [...] na skutek apelacji strony pozwanej od wyroku Bezirksgericht Schwechat (sądu rejonowego w Schwechat) z dnia 6 kwietnia 2020 r., [...] wydał na posiedzeniu niejawnym

postanowienie:

[I] Trybunałowi Sprawiedliwości Unii Europejskiej zostają przedłożone na podstawie art. 267 TFUE do **rozstrzygnięcia w trybie prejudycjalnym następujące pytania:**

[1] Czy art. 3 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (zwanego dalej „rozporządzeniem nr 261/2004”) należy

interpretować w ten sposób, że [Or. 2] rozporządzenie to należy stosować również do objętego jedną rezerwacją połączenia lotniczego składającego się z dwóch lotów, w przypadku którego oba loty miały być obsługiwane przez jednego (tego samego) przewoźnika wspólnotowego, jeżeli zarówno miejsce odlotu pierwszego lotu, jak również miejsce przylotu drugiego lotu są położone w kraju trzecim, a jedynie miejsce przylotu pierwszego lotu i miejsce odlotu drugiego lotu jest położone na terytorium państwa członkowskiego?

W przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze:

[2] Czy art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91 należy interpretować w ten sposób, że pasażerowi przysługuje prawo do odszkodowania na podstawie art. 7 ust. 1 tego rozporządzenia również wówczas, gdy w ramach zaoferowanej mu zmiany planu podróży miał wprowadzić planowo dotrzeć do miejsca docelowego nie później niż dwie godziny po planowym czasie przylotu odwołanego lotu, lecz w rzeczywistości nie dotarł do niego w tym czasie?

[II] Postępowanie zostaje zawieszono do chwili doręczenia orzeczenia prejudycjalnego wydanego przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej [...].

Uzasadnienie:

Pasażer N***** T***** posiadał potwierdzoną rezerwację na obsługiwane przez stronę pozwaną połączenie lotnicze [Or. 3]

– OS 656 z Kiszyniowa (KIV) do Wiednia (VIE) z planowym czasem lotu w dniu 29 maja 2019 r. od godz. 15:55 do godz. 16:40, oraz

– OS 25 z VIE do Bangkoku (BKK) z planowym czasem lotu od godz. 23:20 w dniu 29 maja 2019 r. do godz. 14:20 w dniu 30 maja 2019 r.

Lot OS 656 odwołano w okresie krótszym niż siedem dni przed planowanym odlotem. Strona pozwana przeniosła więc pasażera na lot TK 68 ze Stambułu (IST) do BKK z planowym czasem lotu w dniu 30 maja 2019 r. od godz. 01:25 do godz. 15:00. (Nie dało się ustalić, w jaki sposób i w jakim czasie dokonano przewozu pasażera z KIV do IST.) Lot TK 68 dotarł do BKK o godz. 16:47, a więc z opóźnieniem wynoszącym 1 godzinę i 47 minut.

Lotem TK 68 pasażer dotarłby zatem do miejsca docelowego w BKK 40 minut później niż pierwotnie zarezerwowanym lotem OS 25 – gdyby został on planowo wykonany. Rzeczywiste opóźnienie lotu TK 68 w stosunku do planowego przylotu lotu OS 25 wynosiło jednak 2 godziny i 27 minut.

(Lot OS 25 – którego nie odwołano, lecz z którego pasażer nie mógł skorzystać, gdyż odwołano lot początkowy OS 656 – dotarł zresztą do BKK o godz. 15:15, a więc z opóźnieniem wynoszącym 55 minut).

Odległość na odcinku KIV – BKK wynosi, zgodnie z metodą trasy po ortodromie, ponad 3500 km.

Pasażer przelał prawo przysługujące mu na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 na stronę powodową, a ta przyjęła przelew.

Strona powodowa żąda – w oparciu o art. 5 ust. 1 lit c) w związku z art. 7 ust. 1 lit c) i art. 7 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 – zasądzenia kwoty 300 EUR i w istocie twierdzi, że pasażerowi przysługuje prawo do odszkodowania, gdyż strona pozwana nie zaoferowała mu przewozu zastępczego **[Or. 4]** umożliwiającego mu rzeczywiste dotarcie do miejsca docelowego w BKK w ciągu dwóch godzin po planowym czasie przylotu lotu OS 25. Strona pozwana ma jednak prawo do pomniejszenia odszkodowania na podstawie art. 7 ust. 2 rozporządzenia, gdyż pasażer dotarł do miejsca docelowego w ciągu czterech godzin.

Strona pozwana kwestionuje żądanie pozwu, wnosi o oddalenie pozwu i twierdzi w istocie, że pasażerowi nie przysługuje prawo do odszkodowania, gdyż lot TK 68 miał planowo przybyć o godz. 15:00.

Orzekający w pierwszej instancji Bezirksgericht Schwechat (sąd rejonowy w Schwechat) uwzględnił zaskarżonym **wyrokiem** żądania pozwu. Na podstawie przedstawionych na wstępie bezspornych ustaleń faktycznych sąd ten przyjął na płaszczyźnie prawnej, że z brzmienia rozporządzenia wynika jednoznacznie, iż [na gruncie art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia nr 261/2004] decydujące znaczenie ma porównanie między planowym czasem przylotu lotu pierwotnego a rzeczywistym dotarciem do miejsca docelowego alternatywnym połączeniem. Przewoźnik lotniczy jest zatem zwolniony z obowiązku zapłaty odszkodowania tylko wtedy, gdy pasażer rzeczywiście dotrze do miejsca docelowego zaoferowanym mu lotem zastępczym najwyżej dwie godziny później względem pierwotnie przewidzianego czasu. W przeciwnym razie pasażerowi przysługuje prawo do odszkodowania z tytułu odwołania pierwotnego, zaplanowanego przez siebie lotu, również w sytuacji, w której lot zastępczy – gdyby został wykonany planowo – zwolniłby stronę pozwaną z obowiązku zapłaty odszkodowania. W niniejszej sprawie pasażer miał planowo lądować w BKK lotem OS 25 o godz. 14:20, ale w rzeczywistości **[Or. 5]** dotarł do miejsca docelowego lotem TK 68 dopiero o godz. 16:47. Przysługiwanie prawa do odszkodowania – pomniejszonego na podstawie art. 7 ust. 2 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 o 50% – jest zatem uzasadnione. Sąd pierwszej instancji nie odniósł się do kwestii, czy w stanie faktycznym niniejszej sprawy w ogóle stosuje się przepisy rozporządzenia nr 261/2004.

Od tego wyroku strona pozwana złożyła do sądu odsyłającego **apelację**, która zawiera wniosek o zmianę zaskarżonego wyroku poprzez oddalenie żądania pozwu. Strona wnosząca apelację twierdzi w istocie, że z brzmienia art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia nr 261/2004 nie można wyprowadzić wniosku, że w toku ustalania opisanych w nim ram czasowych należy odnieść się do rzeczywistego przylotu do miejsca docelowego; istotne jest raczej porównanie planowego przylotu pierwotnie zarezerwowanego lotu z planowym przylotem przewozu zastępczego.

W swojej **odpowiedzi na apelację** strona pozwana twierdzi natomiast w istocie, że stanowisko przyjęte przez sąd pierwszej instancji jest trafne, gdyż w przypadku odniesienia do planowego czasu przylotu przewozu zastępczego nie ma pewności, że pasażer nie doświadczy problemów związanych z opóźnionym przylotem do miejsca docelowego.

Sąd odsyłający jako **sąd odwoławczy** jest powołany do wydania orzeczenia w przedmiocie roszczeń strony powodowej w drugiej i ostatniej instancji. Musi on przy tym [...] ograniczyć się do zbadania zagadnień prawnych.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych: [Or. 6]

W przedmiocie pytania pierwszego:

Zgodnie z art. 3 ust. 1 rozporządzenie nr 261/2004 ma ono zastosowanie

a) do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego, do którego ma zastosowanie traktat;

b) do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się w kraju trzecim i lądujących na lotnisku w państwie członkowskim, do którego ma zastosowanie traktat, chyba że otrzymali oni korzyści lub odszkodowanie oraz udzielono im opieki w tym kraju trzecim, jeżeli przewoźnik lotniczy obsługujący dany lot jest przewoźnikiem wspólnotowym.

Ze szczegółowych uwag wstępnych poczynionych przez Trybunał w wyroku [z dnia 11 czerwca 2020 r.] w sprawie C-74/19, Transportes Aéreos Portugueses, [EU:C:2020:460] (pkt 31 i nast.), którego przedmiotem było objęte jedną rezerwacją połączenie lotnicze z Fortalezy (Brazylia) przez Lizbonę (Portugalia) do Oslo (Norwegia), można wywieść, że Trybunał przyjął zastosowanie rozporządzenia nr 261/2004 wyłącznie poprzez przywołanie art. 47 ust. 2 porozumienia EOG w związku z jego art. 126 ust. 1, pkt 8 protokołu 1 do tego porozumienia oraz załącznikiem XIII do tego porozumienia, na warunkach określonych w tym rozporządzeniu, do lotów z lub do portu lotniczego znajdującego się na terytorium norweskim [...]. Tym samym międzyrządowanie na terytorium Unii (Lizbona) nie uzasadniałoby zastosowania rozporządzenia nr 261/2004.

W niniejszej sprawie oznaczałoby to jednak, że rozporządzenie nr 261/2004 nie miałyby zastosowania do połączenia lotniczego KIV-VIE-BKK objętego rezerwacją będącą przedmiotem postępowania.

Jest wszak wątpliwe, czy taki wynik wykładni był zamierzony w świetle wyrażonego w motywie 1 [Or. 7] dążenia do zapewnienia wysokiego poziomu ochrony pasażerów.

Gdyby bowiem obu lotów nie zarezerwowano wspólnie, każdy z nich byłby objęty zakresem stosowania rozporządzenia nr 261/2004 ze względu na jasne brzmienie jego art. 3 ust. 1. Pasażer utraciłby więc ochronę wyłącznie ze względu na objęcie połączenia jedną rezerwacją.

Dodatkowy (planowany) przewóz dokonywany każdorazowo przez tego samego przewoźnika lotniczego albo w ramach lotu początkowego na obszar Unii, albo w ramach lotu łączonego z tego obszaru pozbawiałby zatem pasażera ochrony, z której korzystałby on gdyby nie dodatkowo zarezerwowany lot.

W przedmiocie pytania drugiego:

W niniejszej sprawie istotne jest to, czy przepis art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia nr 261/2004,

[zgodnie z którym] w przypadku odwołania lotu, pasażerowie, których to odwołanie dotyczy mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7, chyba że zostali poinformowani o odwołaniu w okresie krótszym niż siedem dni przed planowym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot nie więcej niż godzinę przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej dwie godziny po planowym czasie przylotu,

należy interpretować w ten sposób, że określone w nim ramy czasowe odnoszą się do planowego, czy do rzeczywistego czasu odlotu i przylotu przewozu zastępczego. W przypadku odniesienia do planowego czasu przylotu do miejsca docelowego (różnica czasowa: 40 minut) nie przysługiwałoby prawo do odszkodowania; w przypadku odniesienia do rzeczywistego przylotu (różnica czasowa: 2 godziny i 27 minut) istnienie takiego prawa byłoby uzasadnione. [Or. 8]

W języku potocznym mówi się o „umożliwieniu” wówczas, gdy stworzone są rzeczywiste warunki osiągnięcia określonego celu i jedynie od adresata zależy to, czy skorzysta z zaoferowanej mu możliwości, czy też nie. Prawodawca mógłby jednak użyć bardziej jednoznacznego językowo sformułowania, aby odnieść się do rzeczywistych okoliczności. Niemniej argumentu tego można użyć także w drugą stronę, gdyż również w razie gdyby intencją prawodawcy było odniesienie się do planowych danych czasowych przewozu zastępczego, możliwe byłoby zastosowanie bardziej jednoznacznego językowo sformułowania.

Pomocne może być zatem zapoznanie z innymi wersjami językowymi tekstu rozporządzenia. Okazuje się przy tym, że wersja angielska

„[...] are offered re-routing, allowing them to [...]”

oraz wersja francuska

„[...] un réacheminement leur permettant [...]”

odpowiadają w przybliżeniu wersji niemieckiej, ale z kolei wersja niderlandzka

„[...] [hun een] andere vlucht naar hun bestemming wordt aangeboden die niet eerder dan één uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan twee uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt”.

oraz wersja duńska

„... og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomstidspunkt”.

zdają się jednoznacznie odnosić do rzeczywistego czasu odlotu i przylotu, podczas gdy wersja włoska

„[...] e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale [Or. 9] meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto”.

zdaje się nie brać pod uwagę rzeczywistego czasu przylotu jako okoliczności istotnej.

Wedle wiedzy sądu odwoławczego co najmniej przeważające orzecznictwo sądów krajowych interpretuje sporny przepis w ten sposób, że chodzi w nim o porównanie pomiędzy planowym czasem przylotu odwołanego lotu a rzeczywistym czasem przylotu przewozu zastępczego. [...]

Również Trybunał w swoim postanowieniu z dnia [27 czerwca 2018 r., *flightright/Eurowings* (C-130/18, EU:C:2018:496)] odniósł się do różnicy pomiędzy planowym przylotem odwołanego lotu a rzeczywistym przylotem lotu zastępczego. Niemniej ze stanu faktycznego leżącego u podstaw tej sprawy nie sposób wywieść, czy różnica pomiędzy planowanym przylotem odwołanego lotu a rzeczywistym przylotem lotu zastępczego także wynosiła ponad dwie godziny, czy też nie. Pytanie prejudycjalne w tamtej sprawie nie dotyczyło również spornej w niniejszej sprawie wykładni art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004, lecz rozbieżności występującej między tym przepisem a wyrokiem Trybunału z dnia [19 listopada 2009 r., *Sturgeon i in.* (sprawy połączone C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716)].

Argumentacja strony wnoszącej apelację, zgodnie z którą należy oprzeć się na planowym czasie lotu zastępczego jest jednak jak najbardziej zasadna, gdyż za pomocą dwóch przykładów pokazuje, że odniesienie się wyłącznie do rzeczywistego czasu lotu zastępczego może prowadzić do rezultatów, które są oczywiście sprzeczne z celami rozporządzenia nr 261/2004 w postaci zapewnienia wysokiego poziomu ochrony pasażerów [Or. 10], dla których odmowy przyjęcia na pokład, odwołania lub duże opóźnienia lotów stanowią źródło problemów (motywy 1 i 2).

Przykład 1:

Czas lotu odwołanego z niewielkim wyprzedzeniem to czas od godz. 10:00 do 12:00. Pasażer otrzymuje ofertę lotu zastępczego, który ma rozpocząć się o godz. 07:00 (czas odblokowania). Lot ten jest jednak opóźniony o dwie i pół godziny i rozpoczyna się dopiero o godz. 09:30 (czas odblokowania). Jakkolwiek w takim przypadku pasażer narażony jest na niedogodności dwojakiego rodzaju, mianowicie, po pierwsze, na otrzymanie oferty niespełniającej kryteriów przewidzianych w art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia (co może ewentualnie oznaczać również, że musi przybyć na lotnisko znacznie wcześniej niż planował), a ponadto w rezultacie także na opóźnienie (nawet jeśli wynosi ono mniej niż trzy godziny), to jednak nie przysługiwałoby mu prawo do odszkodowania. W tym kontekście przewoźnik lotniczy obsługujący odwołany lot byłby nawet „nagradzany” za opóźnienie lotu zastępczego.

Przykład 2:

Czas lotu odwołanego z niewielkim wyprzedzeniem to czas od godz. 10:00 do 12:00. Pasażer otrzymuje ofertę lotu zastępczego, który ma rozpocząć się o godz. 09:00 (czas odblokowania). Powoduje to, że problemy pasażera są zmniejszone, gdyż właściwie musi on „znosić” jedynie zmianę rezerwacji, ale zasadniczo pozostaje w ramach planowego czasu podróży. Pasażerowi nie przysługiwałoby również prawo do odszkodowania. Jeżeli w takiej sytuacji dany lot zostanie odprawiony wcześniej niż zaplanowano z uwagi na szybkie wpuszczenie pasażerów na pokład (np. dlatego że znacznie mniej pasażerów jest przewożonych lotem zastępczym), wobec czego może on przykładowo rozpocząć się już o godz. 08:55 (czas odblokowania), oznaczałoby to, że pasażerowi przysługuje wówczas prawo do odszkodowania, gdyż do wylotu dochodzi ponad godzinę wcześniej względem planowego czasu odlotu pierwotnego lotu. Przewoźnik lotniczy znajdowałby się zatem w lepszej sytuacji, gdyby nie spieszył się z wpuszczeniem pasażerów na pokład, zaś pasażer otrzymuje odszkodowanie z tego tytułu, że do startu lotu dochodzi kilka minut wcześniej, chociaż – w przeciwieństwie do poprzedniego przykładu [Or. 11] – czas tego lotu pozostaje praktycznie bez zmian. W takim przypadku przewoźnik lotniczy odwołanego lotu zostałby „ukarany” za szybkie wpuszczenie na pokład pasażerów przez przewoźnika lotniczego obsługującego lot zastępczy.

Brzmienie przepisu art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (ii) i (iii) rozporządzenia nr 261/2004 nie daje w stosunku do ram czasowych przewozu zastępczego podstaw do dokonania rozróżnienia idącego w tym kierunku, że w przypadku czasu odlotu należy odnosić się do czasu planowego, lecz w przypadku czasu przylotu do czasu rzeczywistego.

Ponadto należy uwzględnić następującą okoliczność: brzmienie wykładanego przepisu („*zaoferowano im*”) wydaje się zakładać, że przewoźnik lotniczy zobowiązany jest jedynie do złożenia odpowiedniej (rozsądnej i możliwej do przyjęcia) oferty przewozu zastępczego, a tym samym co najwyżej do dokonania zmiany rezerwacji na lot zastępczy, którego sam nie musi obsługiwać. Nie ciąży na nim zatem obowiązek samodzielnego wykonania przewozu zastępczego, lecz ma tylko „umożliwić” pasażerowi skorzystanie z takiego przewozu. Jest jednak wątpliwe, czy każde opóźnienie lotu zastępczego, na które w danych okolicznościach nie ma wpływu, powinno być w ogóle przypisane pozwanemu przewoźnikowi lotniczemu, czy też przez samo zaoferowanie zmiany rezerwacji (i jej wykonanie w przypadku przyjęcia oferty przez pasażera) spełnia on wszelkie ciężące na nim obowiązki, co może chronić go przed roszczeniem odszkodowawczym.

Należy to oceniać przede wszystkim w kontekście niedawnego wyroku Trybunału z [dnia 12 marca 2020 r., *Finnair* (C-832/18, EU:C:2020:204)], zgodnie z którym niedogodności, których doświadczył pasażer na skutek odwołania zarezerwowanego lotu i dużego opóźnienia lotu zastępczego należy oceniać oddzielnie, co może ewentualnie prowadzić do powstania prawa do dwukrotnego [Or. 12] odszkodowania (wyrok [...] *Finnair* pkt 31).

Mogłoby to prowadzić – gdyby odnosić się do rzeczywistego czasu przylotu lotu zastępczego – do zróżnicowanych skutków prawnych w przypadku porównywalnych sytuacji.

Przykład 3:

Lot odwołany z niewielkim wyprzedzeniem miał dotrzeć do miejsca docelowego o godz. 15:00. Zaoferowany pasażerowi lot zastępczy rzeczywiście dotarł do miejsca docelowego o godz. 20.00.

Wariant 1

Przewoźnik lotniczy przenosi pasażera na lot zastępczy, który ma dotrzeć do miejsca docelowego planowo o godz. 16:00.

W takim przypadku pasażerowi przysługiwałoby podwójne prawo do odszkodowania: z jednej strony od przewoźnika lotniczego, który miał wykonać odwołany lot, gdyż rzeczywisty przylot lotu zastępczego jest opóźniony o pięć godzin względem planowego przylotu lotu odwołanego, a tym samym nie zostały zachowane ograniczenia przewidziane w art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia; z drugiej strony od przewoźnika lotniczego obsługującego lot

zastępczy, gdyż lot ten odnotował duże opóźnienie przylotu do miejsca docelowego wynoszące cztery godziny względem własnego rozkładu lotu.

Wariant 2

Przewoźnik lotniczy przenosi pasażera na lot zastępczy, który ma dotrzeć do miejsca docelowego planowo o godz. 18:30.

W takim przypadku pasażerowi również przysługiwałoby odszkodowanie od przewoźnika lotniczego, który miał wykonać odwołany lot; nie uzyska natomiast odszkodowania od przewoźnika lotniczego obsługującego lot zastępczy, gdyż lot ten odnotował opóźnienie przylotu do miejsca docelowego wynoszące tylko jedną godzinę i 30 minut względem własnego rozkładu lotu.

W obu przypadkach niedogodności dla pasażera pozostają takie same: odwołanie lotu pierwotnego i pięciogodzinne opóźnienie względem planowego przylotu odwołanego lotu. **[Or. 13]**

Gdyby jednak zamiast do rzeczywistego przylotu lotu zastępczego odnieść się do jego planowego przylotu, w obu przypadkach pasażer otrzymałby odszkodowanie tylko raz; w wariantcie 1 od przewoźnika lotniczego obsługującego lot zastępczy, a w wariantcie 2 od przewoźnika lotniczego obsługującego odwołany lot.

Zdaniem sądu odsyłającego wykładnia, zgodnie z którą w odniesieniu do kwestii, czy dla stwierdzenia zaistnienia przesłanki zwalniającej przewidzianej w art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) [oraz ppkt (ii)] rozporządzenia nr 261/2004 należy odnosić się do rzeczywistego czasu przylotu lotu zastępczego, może prowadzić do rozwiązań, w których albo podobne stany faktyczne prowadzą do różnych skutków prawnych, albo też pozbawiają pasażera przysługującego mu prima facie prawa do odszkodowania, chociaż niedogodności, których doświadcza, uległy zwiększeniu. Takie rezultaty wykładni zdają się być sprzeczne z celem rozporządzenia, a w szczególności z motywami 1 i 2.

Ponieważ – w ocenie sądu odsyłającego – kwestia ta nie została jeszcze ostatecznie wyjaśniona w orzecznictwie Trybunału, a sąd odsyłający zamierza przyjąć wykładnię odbiegającą od innych orzeczeń sądów krajowych, sąd był zobowiązany wystąpić z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym.

[...]

Landesgericht Korneuburg (sąd okręgowy w Korneuburg) [...]

Korneuburg, dnia 25.8.2020 R.

[...]