

**Sprawa C-517/21**

**Streszczenie wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym zgodnie z art. 98 § 1 regulaminu postępowania przed Trybunałem Sprawiedliwości**

**Data wpływu:**

20 sierpnia 2021 r.

**Oznaczenie sądu odsyłającego:**

Landesgericht Korneuburg (Austria)

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

13 lipca 2021 r.

**Strona pozwana:**

Laudamotion GmbH

**Strona powodowa:**

TG

QN

AirHelp Germany GmbH

---

**Przedmiot postępowania głównego**

Prawa pasażerów – Prawo do odszkodowania – Pojęcie „stawienia się na odprawę” – Niedogodności – Faktyczne przystąpienie do lotu jako możliwa przesłanka roszczenia

**Przedmiot i podstawa prawna odesłania prejudycjalnego**

Wykładnia prawa Unii, art. 267 TFUE

## Pytania prejudycjalne

[1] Czy art. 3 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 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 rozporządzenie ma zastosowanie do pasażera, który dokonał odprawy online („online check-in”), lecz w wynikającym ze wspomnianego przepisu terminie nie stawił się przy stanowisku odpraw?

[2] Czy, biorąc pod uwagę wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07, art. 5 w związku z art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że pasażer – jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy nie może uwolnić się od odpowiedzialności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 – ma prawo do odszkodowania, jeżeli

- w miejscu docelowym lot ma opóźnienie wynoszące co najmniej trzy godziny,
- jeszcze przed przyjęciem pasażerów na pokład lotu było oczywiste, że lot dotrze do miejsca docelowego z opóźnieniem wynoszącym co najmniej trzy godziny, oraz
- pasażer nie pojawił się do przyjęcia pasażerów na pokład tego lotu?

*W przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie drugie:*

[3] Czy dotyczy to również sytuacji, gdy pasażer bez udziału obsługującego przewoźnika lotniczego zarezerwował alternatywne połączenie lotnicze, w ramach którego dotarł do innego lotniska obsługującego to samo miasto, względnie ten sam region (art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004) co pierwotnie zarezerwowany przez niego lot, nieznacznie później niż planowo dotarłby do miejsca docelowego pierwotnie zarezerwowanego lotu?

*W przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie drugie:*

[4] Czy dotyczy to również sytuacji, gdy obsługujący przewoźnik lotniczy na prośbę pasażera zmienił jego rezerwację na alternatywne połączenie lotnicze, którym pasażer dotarł do miejsca docelowego wcześniej niż w przypadku opóźnionego pierwotnie zarezerwowanego lotu, jednak później niż planowo dotarłby pierwotnie zarezerwowanym lotem (przy czym lot, na który zmieniono rezerwację pasażera, sam nie miał „dużego opóźnienia”)?

## **Powołane przepisy prawa wspólnotowego**

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91

## **Zwięzłe przedstawienie stanu faktycznego i postępowania głównego**

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym obejmuje trzy podobne stany faktyczne, na podstawie których należy odpowiedzieć na pytanie, czy pasażer musiał uczestniczyć w locie, którym dotarłby do miejsca docelowego z co najmniej trzygodzinnym opóźnieniem. Wszyscy powodowie żądają odszkodowania na podstawie art. 5 ust. 1 lit. c) w związku z art. 7 ust. 1 lit. a), względnie b) rozporządzenia (WE) nr 261/2004.

*W odniesieniu do postępowania w sprawie nr 22 R 203/20p:*

- 2 Powód posiadał potwierdzoną rezerwację na lot nr OE 190 z Düsseldorfu (DUS) do Kos (KGS) w dniu 23 października 2019 r. od godz. 14:45 do godz. 19:10, który miał zostać wykonany przez pozwaną. W rzeczywistości samolot opuścił DUS dopiero o godz. 19:27 (opóźnienie odlotu: 04:42 godziny) i dotarł do KGS dopiero o godz. 23:38 (opóźnienie przylotu: 04:28 godziny). Powód dokonał odprawy online (online check-in) na ten lot.
- 3 Sąd pierwszej instancji orzekł, że w przypadku odprawy online nie jest wymagane fizyczne pojawienie się przy stanowisku w hali odpraw, a przesłanka zastosowania art. 3 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 jest spełniona, gdy odprawy (check-in) dokonano online. Rozporządzenie nie zawiera ponadto żadnej wskazówki, że pasażer musi również przystąpić do opóźnionego lotu, aby mieć prawo do odszkodowania. Pozwana wniosła apelację od tego wyroku.

*W odniesieniu do postępowania w sprawie nr 22 R 83/21t:*

- 4 Powód posiadał potwierdzoną rezerwację na lot nr OE 314 z Wiednia (VIE) do Londynu-Stansted (STN) w dniu 19 grudnia 2019 r. od godz. 06:50 do godz. 08:10, który miał zostać wykonany przez pozwaną. W rzeczywistości samolot opuścił VIE dopiero o godz. 13:20 (opóźnienie odlotu: 6:30 godziny) i dotarł do STN dopiero o godz. 14:30 (opóźnienie przylotu: 06:20 godziny).
- 5 Powód dokonał odprawy online (online check-in) i godzinę przed planowaną godziną odlotu udał się do obsługiwanego przez pozwaną stanowiska odpraw, które nie było jednak obsadzone. Na tablicy odlotów zarezerwowany lot wykazany był jako lot dopiero z popołudniową godziną odlotu.

- 6 Powód zarezerwował lot, aby od godz. 10:00 wziąć udział w konferencji w Londynie. Następnie zarezerwował lot u innego przewoźnika lotniczego i o godz. 08:15 przybył do Londynu-Heathrow.
- 7 Powód dopiero o godz. 09:00 otrzymał od pozwanej SMS-a o treści, że lot OE314 zostanie wykonany po południu.
- 8 Sąd pierwszej instancji orzekł, że prawo do odszkodowania istnieje również wtedy, gdy w przypadku nieuniknionego opóźnienia przylotu wynoszącego co najmniej trzy godziny pasażer zrezygnuje z przewozu. W takim przypadku konieczność przystąpienia do lotu nie byłaby zgodna z wysokim poziomem ochrony rozporządzenia (WE) nr 261/2004, zwłaszcza że opóźnienie mogłoby zniweczyć cel podróży. W niniejszym przypadku niedogodność dla powoda polegała na konieczności zorganizowania w krótkim czasie i pod wielką presją innego lotu. Pozwana wniosła apelację od tego wyroku.

*W odniesieniu do postępowania w sprawie nr 22 R 228/21s:*

- 9 Niektórzy pasażerowie, którzy przelali swoje roszczenia na rzecz powódki, posiadali potwierdzoną rezerwację na lot nr OE 300 z Düsseldorfu (DUS) do Palmy de Mallorca (PMI) w dniu 25 czerwca 2019 r. od godz. 10:40 do godz. 13:05, który miał zostać wykonany przez pozwaną. W rzeczywistości samolot opuścił DUS dopiero o godz. 21:45 (opóźnienie odlotu: 11:05 godziny) i dotarł do PMI dopiero o godz. 23:57 (opóźnienie przylotu: 10:52 godziny).
- 10 W dniu odlotu pasażerowie zostali poinformowani, że zarezerwowany lot OE300 odleci dopiero o godz. 18:10. Po kolejnej wiadomości informującej, że odlot będzie opóźniony o kolejną godzinę, pasażerowie skontaktowali się z pozwaną, aby zapytać o możliwość zmiany rezerwacji na wcześniejszy lot. Zmiany dokonano na lot OE150 z DUS do PMI w dniu 25 czerwca 2019 r., o godz. 17:05 do 19:10, który wylądował punktualnie w Palmie de Mallorca. Ze względu na zmianę rezerwacji pasażerowie nie stawili się już na odprawę na lot OE300, lecz na odprawę na lot OE150.
- 11 Sąd pierwszej instancji orzekł, że pasażerowie, dla których zorganizowano przewóz zastępczy i którzy jeszcze przed odlotem pierwotnie zarezerwowanego lotu zostali o tym fakcie poinformowani, nie muszą, aby zachować prawa przysługujące im na podstawie rozporządzenia (WE) nr 261/2004, stawiać się na odprawę na pierwotnie zarezerwowany lot. Ponieważ pasażerowie ponieśli stratę czasu wynoszącą ponad trzy godziny, przysługuje im prawo do odszkodowania. Pozwana wniosła apelację od tego wyroku.

### **Zasadnicze argumenty stron postępowania głównego**

- 12 W pierwszej sprawie powód twierdzi, że uczestniczył w opóźnionym locie, i że wyłącznie pozwana ponosi odpowiedzialność za opóźnienie. Ponadto „stawienie się na odprawę pasażerów” jest równorzędne z odprawą (check-in); wynika to np.

z angielskiej wersji językowej rozporządzenia. Niedogodności powstały dlatego, że lot został zarezerwowany z konkretnego powodu.

- 13 W drugiej sprawie powód podnosi, że nie można od niego wymagać, aby – celem posiadania prawa do odszkodowania z tytułu niedogodności – przystąpił do tak bardzo opóźnionego lotu. Chętnie dałby pozwanej możliwość wykonania przewozu zastępczego, jednak ze względu na nieobsadzone stanowisko odprawy na lotnisku odlotu było to niemożliwe. Jediną możliwością wzięcia udziału w konferencji była spontaniczna rezerwacja alternatywnego połączenia.
- 14 W trzeciej sprawie podniesiono, że w przypadku zmiany rezerwacji nie ma wymogu stawienia się na odprawę na pierwotnie zarezerwowany lot. Pasażerowie nie odmówili odlotu pierwotnie zarezerwowanym lotem, lecz skorzystali z przewozu zastępczego. Mimo wszystko do miejsca docelowego dotarli z opóźnieniem wynoszącym ponad trzy godziny, co uzasadnia powstanie prawa do odszkodowania.
- 15 Pozwana w istocie twierdzi, że powodowie nie stawili się na odprawę na poszczególne loty. Nie została ona również poinformowana o odmowie przewozu, w związku z czym nie zostały spełnione podstawowe przesłanki z art. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 dotyczące jego zastosowania. Odprawa (check-in) jest jedynie częściowym aspektem „stawienia się na odprawę”. Słowo „stawić się” można interpretować jedynie w ten sposób, że należy przez nie rozumieć fizyczną obecność pasażera. Ramy czasowe przewidziane dla przewozu zastępczego zwalniającego z odszkodowania są niezmiernie krótkie, w związku z czym fizyczna obecność pasażera jest niezbędna również ze względów organizacyjnych.
- 16 Ponadto pozwana argumentuje, że ze względu na duże opóźnienie prawo do odszkodowania nie może powstać, jeżeli pasażer dobrowolnie nie przystąpił do lotu. W tym przypadku nie powstały też żadne niedogodności spowodowane opóźnieniem. Oprócz tego istotny jest opóźniony przylot pasażera, a nie lotu, do miejsca docelowego.
- 17 W odniesieniu do drugiej sprawy pozwana ponadto twierdzi, że powód nie umożliwił jej zorganizowania przewozu zastępczego.

#### **Zwięzłe uzasadnienie wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym**

- 18 W celu oceny, czy istnieją prawa do odszkodowania, należy ustalić, czy rozporządzenie (WE) nr 261/2004 znajduje zastosowanie. Jeżeli tak jest, należy również ustalić, czy pasażer musiał być przewożony lotem, który dotarł do miejsca docelowego z opóźnieniem wynoszącym co najmniej trzy godziny.

*W przedmiocie pytania pierwszego:*

- 19 W tym przypadku powstaje pytanie, czy do zastosowania rozporządzenia wystarcza odprawa online (online check-in), czy też pasażer musi być oprócz tego obecny na lotnisku odlotu w czasie określonym w art. 3 ust. 2 rozporządzenia. Fakt, że rozporządzenie nie zawiera jednoznacznej odpowiedzi na to pytanie może wynikać z tego, że w momencie przyjęcia rozporządzenia odprawa online (online check-in) nie była jeszcze bardzo rozpowszechniona.
- 20 Należy ustalić, czy niemieckie pojęcie „odprawy” należy postawić na równi z odprawą (online) (online check-in), czy też wykracza ono poza to drugie. Angielska wersja językowa używa na przykład pojęcia „check-in”, co sugeruje, że odprawa online (online check-in) być może jest wystarczający.
- 21 W takim przypadku „stawienie się” byłoby zbędne, a z powodzeniem przeprowadzona odprawa online (online check-in) prowadziłyby do zastosowania rozporządzenia (WE) nr 261/2004. Takie stanowisko zajmuje również sąd odwoławczy, jednak kwestia ta nie została jeszcze wyjaśniona w orzecznictwie Trybunału.

*W przedmiocie pytania drugiego:*

- 22 Powstaje pytanie, czy pasażer ma prawo do odszkodowania również wtedy, gdy jeszcze przed lotem dowiedział się o dużym opóźnieniu i z tego względu nie uczestniczy w locie.
- 23 Zgodnie z doktryną krajową prawo do odszkodowania istnieje również wówczas, gdy pasażer, wiedząc o dużym opóźnieniu, nie uczestniczy w locie, np. ponieważ lot nie może już wtedy służyć celowi podróży. W takim przypadku utrudnienia dla pasażera są porównywalne z utrudnieniami spowodowanymi odwołaniem lotu. W ocenie sądu odwoławczego argumentacja ta nie jest całkowicie bezpodstawna. Wprawdzie nie może być tak, że uczestnictwo pasażera w locie nigdy nie jest przesłanką przyznania prawa do odszkodowania (np. gdy nie jest już wcześniej widoczne, że nastąpi opóźnienie), jednak z drugiej strony nie może być też tak, że pasażer jest zmuszony do wzięcia udziału w locie, co do którego już wiadomo, że przybędzie do miejsca docelowego z co najmniej trzygodzinnym opóźnieniem, wyłącznie w celu uzyskania prawa do odszkodowania. W takim przypadku niedogodności nie polegają wyłącznie na opóźnionym przylocie do miejsca docelowego.
- 24 Decydującym nie może być jednak zamiar punktualnego dotarcia na określone wydarzenie odbywające się w miejscu docelowym. Jeżeli pasażer nawet w przypadku opóźnienia wynoszącego mniej niż trzy godziny nie zdąży na wydarzenie, nie uzasadnia to roszczenia o odszkodowanie. Istnienie prawa do odszkodowania nie zależy zatem od indywidualnej szkody, którą pasażer rzeczywiście poniósł w wyniku odwołania lub dużego opóźnienia lotu.

*W przedmiocie pytania trzeciego:*

- 25 Jeżeli pasażer jeszcze przed odlotem dowie się o ponad trzygodzinnym opóźnieniu i nie przystąpi do takiego lotu, a uzna się, że niedogodność dla pasażera polega jedynie na opóźnionym przylocie do miejsca docelowego, można by odmówić mu prawa do odszkodowania, jeżeli pasażer dotrze do miejsca docelowego w inny sposób z mniej niż trzygodzinnym opóźnieniem.
- 26 Należy jednak pamiętać o tym, że w przypadku odwołania lotu prawo do odszkodowania pozostaje bez zmian, jeżeli pasażer dotrze do miejsca docelowego w inny, zorganizowany przez siebie sposób.

*W przedmiocie pytania czwartego:*

- 27 Można by argumentować, że zmiana rezerwacji uzasadnia zastosowanie rozporządzenia (WE) nr 261/2004 do lotu zastępczego, a tym samym żadna z alternatywnych przesłanek określonych w art. 3 ust. 2 rozporządzenia nie występuje w odniesieniu do pierwotnie zarezerwowanego lotu i w konsekwencji rozporządzenie nie ma już zastosowania do pierwotnie zarezerwowanego lotu. Wówczas nie istniałoby prawo do odszkodowania z tytułu opóźnienia pierwotnie zarezerwowanego lotu. Wydaje się to jednak niesłuszne, ponieważ również w przypadku odwołanego lotu, w odniesieniu do którego pasażer nie może się stawić na odprawę, przysługuje mu prawo do odszkodowania, jeżeli przewóz zastępczy nastąpił poza ramami czasowymi przewidzianymi w art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt ii) i iii) rozporządzenia.
- 28 To pokazuje, że dla prawa do odszkodowania z tytułu pierwotnie zarezerwowanego lotu nie ma decydującego znaczenia to, że pasażer po zmianie rezerwacji nie posiada już potwierdzonej rezerwacji na pierwotnie zarezerwowany lot.