



Wyrok Trybunału w sprawie C-108/26 RX | D (Decyzja kierownictwa lotów)

Komunikat prasowy nr 144/26

Luksemburg, 8 października 2026 r.

Opóźniony lot: decyzja kierownictwa lotów nie stanowi sama w sobie „nadzwyczajnej okoliczności”, pozwalającej przewoźnikowi uniknąć obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerowi

Trybunał Sprawiedliwości po raz pierwszy uchylił orzeczenie Sądu wydane w trybie prejudycjalnym, uznając, że przyjęta w nim wykładnia narusza jedność i spójność prawa Unii

W lipcu 2023 r. pasażerka miała odbyć podróż z Izmiru (Turcja) do Warszawy. Jej lot dotarł na miejsce z ponad trzygodzinnym opóźnieniem. Samolot, którym odbywała ten lot, wykonał wcześniej inny lot, z Katowic do Izmiru, i sam był opóźniony wskutek decyzji kierownictwa lotów. Przyczyną tej decyzji były ograniczenia w przestrzeni powietrznej Węgier i Rumunii wprowadzone z powodu złych warunków atmosferycznych. Oprócz tego po przylocie samolotu do Izmiru stwierdzono w nim usterkę techniczną, a jej naprawa zajęła ponad dwie godziny.

Pasażerka przeniosła swoje roszczenie odszkodowawcze na spółkę specjalizującą się w windykacji wierzytelności, a ta domaga się od przewoźnika lotniczego odszkodowania w wysokości 400 euro.

Polski sąd rozpatrujący sprawę stwierdził, że gdyby odliczyć od całkowitego opóźnienia czas wynikający z zarządzania przepływem ruchu lotniczego, to lot z Izmiru do Warszawy byłby opóźniony w chwili przylotu o mniej niż trzy godziny, w związku z czym pasażerce nie przysługiwałoby odszkodowanie. Sąd ten dąży więc do ustalenia, w jakich warunkach decyzja kierownictwa lotów może stanowić „nadzwyczajną okoliczność” w rozumieniu prawa Unii¹, która może zwolnić przewoźnika z obowiązku wypłaty odszkodowania.

W wyroku z 21 stycznia 2026 r.² Sąd Unii Europejskiej³ stwierdził, że taka decyzja nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego i pozostaje co do zasady poza zakresem jego skutecznej kontroli, niezależnie od uzasadniających ją powodów, chyba że przewoźnik przyczynił się do podjęcia tej decyzji. Zdaniem Sądu decydujące znaczenie ma sama decyzja, a nie powód jej podjęcia, ponieważ to właśnie ona wpływa z zewnątrz na wykonanie lotu. W związku z tym Sąd uznał, że taka decyzja może stanowić „nadzwyczajną okoliczność”, nawet jeśli sama w sobie nie spowodowała opóźnienia wynoszącego co najmniej trzy godziny.

Na wniosek pierwszego rzecznika generalnego Trybunał Sprawiedliwości postanowił poddać wyrok Sądu w części⁴ szczególnej procedurze kontroli ze względu na poważne ryzyko naruszenia jedności lub spójności prawa Unii.

W dzisiejszym wyroku Trybunał stwierdził, że wykładnia przyjęta przez Sąd faktycznie narusza jedność i spójność prawa Unii. W związku z tym Trybunał uchylił wyrok Sądu w zakresie objętym szczególną procedurą kontroli.

Trybunał uznał, że jakakolwiek decyzja kierownictwa lotów nie może jako taka zostać uznana za „nadzwyczajną okoliczność”. Wykonując swoją działalność, przewoźnicy lotniczy siłą rzeczy mają do czynienia, w sposób zwykły i stały, z tego rodzaju decyzjami. Aby ustalić istnienie „nadzwyczajnych okoliczności”, **należy zbadać zdarzenie, które doprowadziło do podjęcia decyzji kierownictwa lotów**, oraz sprawdzić dla każdego przypadku z osobna, czy zdarzenie to, ze względu na swój charakter lub swoje źródło, nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i pozostaje poza zakresem jego skutecznej kontroli.

W związku z tym do tego, **żeby być zwolnionym z obowiązku wypłaty odszkodowania nie wystarczy, by przewoźnik**

powołał się na daną decyzję. Ma on obowiązek wykazania, że decyzja ta została podjęta ze względu na okoliczność, która sama miała nadzwyczajny charakter.

Trybunał zastąpił odpowiedź Sądu, przypominając, że w niniejszej sprawie decyzja kierownictwa lotów została podjęta ze względu na ograniczenia w przestrzeni powietrznej Węgier i Rumunii wprowadzone z powodu złych warunków atmosferycznych. **Takie warunki mogą stanowić nadzwyczajne okoliczności, jeżeli są na tyle trudne, że uniemożliwiają wykonanie danego lotu w sposób całkowicie bezpieczny, zgodnie z pierwotnie przewidzianym rozkładem.** W takiej sytuacji nie wpisują się one w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego i pozostają poza jego skuteczną kontrolą. Do sądu krajowego należy ustalenie, czy tak właśnie było w niniejszej sprawie.

Ponadto Trybunał wskazał, że zdarzenie może stanowić „okoliczność nadzwyczajną”, nawet jeśli samo w sobie nie spowodowało opóźnień lotu wynoszącego co najmniej trzy godziny. W przypadku gdy opóźnienie w chwili przylotu wynika zarówno z takiego zdarzenia, jak i z innej okoliczności, od całkowitego czasu opóźnienia należy odjąć czas wynikający z nadzwyczajnej okoliczności, aby ustalić, czy pasażerowi przysługuje odszkodowanie.

UWAGA: Odesłanie prejudycjalne pozwala sądom państw członkowskich zwrócić się do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w ramach rozpatrywanego przez nie sporu z pytaniem o wykładnię prawa Unii lub o ocenę ważności aktu Unii.

Sąd jest właściwy do rozpoznawania wniosków o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym, które dotyczą wyłącznie: 1) wspólnego systemu podatku od wartości dodanej (VAT), 2) podatku akcyzowego, 3) kodeksu celnego, 4) klasyfikacji taryfowej towarów w Nomenklaturze scalonej, 5) odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład, opóźnień lub odwołania usług transportowych lub 6) systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych. Trybunał Sprawiedliwości jest właściwy do rozpoznawania wszystkich pozostałych wniosków o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym.

Orzeczenia Sądu wydane w trybie prejudycjalnym mogą w drodze wyjątku, na wniosek pierwszego rzecznika generalnego, podlegać szczególnej procedurze kontroli przez Trybunał w przypadku poważnego ryzyka naruszenia jednoci lub spójności prawa Unii. Jeżeli taki wniosek nie zostanie przedstawiony w terminie miesiąca od wydania orzeczenia przez Sąd, orzeczenie to staje się prawomocne. Jeżeli natomiast pierwszy rzecznik generalny przedstawi wniosek o poddanie orzeczenia Sądu szczególnej procedurze kontroli, konieczne jest oczekiwanie na zakończenie postępowania przed Trybunałem, w wyniku którego orzeczenie Sądu stanie się prawomocne albo zostanie zastąpione orzeczeniem Trybunału.

Ani Trybunał, ani Sąd nie rozstrzygają sporu krajowego. Do sądu krajowego należy rozstrzygnięcie sprawy zgodnie z orzeczeniem Trybunału lub Sądu. Orzeczenie to wiąże w ten sam sposób inne sądy krajowe, które spotkają się z podobnym problemem.

Dokument nieoficjalny, sporządzony na użytek mediów, który nie wiąże Trybunału Sprawiedliwości. Przedstawienie stanu faktycznego i ram prawnych odnosi się do okresu istotnego dla sprawy i opiera się na aktach sprawy.

[Pełny tekst i, w stosownym wypadku, streszczenie](#) wyroku są publikowane na stronie internetowej CURIA w dniu ogłoszenia.

Osoba odpowiedzialna za kontakty z mediami: Jarosław Zasada ☎ (+352) 4303 2793.

Nagranie wideo z ogłoszenia wyroku jest dostępne na „[Curia Web TV](#)” oraz w „[European Broadcasting Service](#)” ☎ (+32) 22964106.

Pozostajemy w kontakcie!



¹ Artykuł 5 ust. 3 [rozporządzenia \(WE\) nr 261/2004](#) Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. odszkodowania i pomocy dla pasażerów

w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów.

² Wyrok z dnia 21 stycznia 2026 r., *D* (*Decyzja kierownictwa lotów*), [T-134/25](#).

³ Od dnia 1 października 2024 r. Sąd jest właściwy do orzekania w sprawach dotyczących wniosków o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym w sześciu szczególnych dziedzinach, w tym odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład, opóźnienia lub odwołania usług transportowych (zob. również komunikat prasowy nr [125/24](#)).

⁴ Szczególna procedura kontroli dotyczy jedynie odpowiedzi udzielonych przez Sąd na pierwsze dwa z czterech pytań zadanych przez sąd krajowy.

Trybunał nie powinien zastępować własną odpowiedzią uzasadnienia przyjętego przez Sąd w odniesieniu do pytań trzeciego i czwartego, które nie zostały poddane szczególnej procedurze kontroli.