



# Zbiór Orzeczeń

OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO  
PRIITA PIKAMÄE  
przedstawiona w dniu 23 września 2021 r.<sup>1</sup>

## Sprawa C-395/20

EP,  
GM  
przeciwko  
**Corendon Airlines Turistik Hava Tasimacilik A.S.**

[wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Landgericht Düsseldorf (sąd krajowy w Düsseldorfie, Niemcy)]

Odesłanie prejudycjalne – Transport lotniczy – Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 – Wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odwołania lub dużego opóźnienia lotów – Zmiana godziny odlotu – Odlot przełożony o prawie trzy godziny – Informacja dla pasażerów dziewięć dni przed odlotem – Pojęcia „odwołania” i „oferty zmiany planu podróży”

### I. Wprowadzenie

1. W niniejszej sprawie, której przedmiotem jest wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony na podstawie art. 267 TFUE, Landgericht Düsseldorf (sąd krajowy w Düsseldorfie, Niemcy) skierował do Trybunału dwa pytania prejudycjalne dotyczące wykładni art. 2 lit. l), art. 5 ust. 1 i art. 8 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<sup>2</sup>.

2. Wniosek ów został złożony w ramach sporu pomiędzy EP i GM, dwoma pasażerami lotniczymi (zwanymi dalej „zainteresowanymi pasażerami”), a spółką Corendon Airlines Turistik Hava Taşimacilik A.Ş. (zwaną dalej „Corendon Airlines”) w przedmiocie odmowy przez tę ostatnią wypłaty odszkodowania tym pasażerom z tytułu przełożenia początkowo planowanej godziny odlotu. W niniejszej sprawie podniesiono dotychczas nieanalizowane i złożone kwestie prawne, w przedmiocie których Trybunał będzie miał możliwość się wypowiedzieć. Kwestie te dotyczą, po pierwsze, kwalifikacji prawnej takiego przełożenia godziny odlotu i, po drugie, znaczenia informacji przekazanej pasażerowi w tym zakresie, którą można ewentualnie uznać za „ofertę zmiany planu podróży” w rozumieniu art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (ii) rozporządzenia nr 261/2004.

<sup>1</sup> Język oryginału: francuski.

<sup>2</sup> Dz.U. 2004, L 46, s. 1.

3. Zgodnie z wnioskiem Trybunału niniejsza opinia będzie się ograniczać do analizy pierwszego pytania prejudycjalnego, dotyczącego kwestii, czy przełożenie godziny lotu stanowi „odwołanie” w rozumieniu art. 2 lit. l) i art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004.

## II. Ramy prawne

### A. Rozporządzenie nr 261/2004

4. Artykuł 2 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Definicje”, przewiduje:

„Dla celów niniejszego rozporządzenia:

[...]

l) »odwołanie« oznacza nieodbycie się lotu, który był uprzednio planowany i na który zostało zarezerwowane przynajmniej jedno miejsce”.

5. Artykuł 5 tego rozporządzenia, zatytułowany „Odwołanie”, stanowi w ust. 1:

„W przypadku odwołania lotu pasażerowie, których to odwołanie dotyczy:

- a) otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 8; oraz
- b) otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. a) i art. 9 ust. 2, jak również, w przypadku zmiany trasy, gdy racjonalnie spodziewany czas startu nowego lotu ma nastąpić co najmniej jeden dzień po planowym starcie odwołanego lotu, pomoc określoną w art. 9 ust. 1 lit. b) i c); oraz
- c) mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7, chyba że:
  - (i) zostali poinformowani o odwołaniu co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu; lub
  - (ii) zostali poinformowani o odwołaniu w okresie od dwóch tygodni do siedmiu dni przed planowym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot najpóźniej dwie godziny przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej cztery godziny po planowym czasie przylotu; lub
  - (iii) 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”.

6. Artykuł 6 rzeczono rozporządzenia, zatytułowany „Opóźnienia”, ma następujące brzmienie:

„1. Jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy ma uzasadnione powody, by przewidywać, że lot będzie opóźniony w stosunku do planowego startu:

- a) o dwie lub więcej godzin w przypadku lotów do 1500 kilometrów; lub
- b) o trzy lub więcej godzin w przypadku wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości pomiędzy 1500 a 3500 kilometrów; lub
- c) o cztery lub więcej godzin w przypadku wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b),

pasażerowie otrzymują od obsługującego przewoźnika lotniczego:

- (i) pomoc określoną w art. 9 ust. 1 lit. a) i art. 9 ust. 2; oraz
- (ii) gdy oczekiwany w sposób uzasadniony czas odlotu nastąpi co najmniej dzień po terminie poprzednio zapowiedzianego odlotu, pomoc określoną w art. 9 ust. 1 lit. b) i c); oraz
- (iii) gdy opóźnienie wynosi co najmniej pięć godzin, pomoc określoną w art. 8 ust. 1 lit. a).

2. W każdym przypadku pomoc jest oferowana w ramach limitów czasowych określonych powyżej w odniesieniu do poszczególnego przedziału odległości”.

7. Artykuł 7 tego rozporządzenia, zatytułowany „Prawo do odszkodowania”, przewiduje:

„1. W przypadku odwołania do niniejszego artykułu pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości:

[...]

- b) 400 EUR dla wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1500 do 3500 kilometrów;

[...]

2. Jeżeli pasażerom zaoferowano, zgodnie z art. 8, zmianę planu podróży do ich miejsca docelowego na alternatywny lot, którego czas przylotu nie przekracza planowego czasu przylotu pierwotnie zarezerwowanego lotu:

[...]

- b) o trzy godziny w przypadku wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1500 do 3500 kilometrów; lub [...]

[...]

obsługujący przewoźnik lotniczy może pomniejszyć odszkodowanie przewidziane w ust. 1 o 50%.

[...]”.

8. Artykuł 8 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Prawo do zwrotu należności lub zmiany planu podróży”, stanowi:

„1. W przypadku odwołania do niniejszego artykułu pasażerowie mają prawo wyboru pomiędzy:

a) – zwrotem w terminie siedmiu dni, za pomocą środków przewidzianych w art. 7 ust. 3, pełnego kosztu biletu po cenie, za jaką został kupiony, za część lub części nieodbytej podróży oraz za część lub części już odbyte, jeżeli lot nie służy już dłużej jakimkolwiek celowi związanemu z pierwotnym planem podróży pasażera, wraz z, gdy jest to odpowiednie,

– lotem powrotnym do pierwszego miejsca odlotu, w najwcześniejszym możliwym terminie;

b) zmianą planu podróży, na porównywalnych warunkach, do ich miejsca docelowego, w najwcześniejszym możliwym terminie; lub

c) zmianą planu podróży, na porównywalnych warunkach, do ich miejsca docelowego, w późniejszym terminie dogodnym dla pasażera, w zależności od dostępności wolnych miejsc.

2. Ustęp 1 lit. a) ma również zastosowanie do pasażerów, których lot stanowi część imprezy turystycznej, z wyjątkiem prawa do zwrotu należności, gdy to prawo wynika z [dyrektywy Rady 90/314/EWG z dnia 13 czerwca 1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek (Dz.U. 1990, L 158, s. 59)].

[...]”.

### ***B. Rozporządzenie nr 1033/2006***

9. Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1033/2006 z dnia 4 lipca 2006 r. ustanawiające wymogi dla procedur w zakresie przetwarzania planów lotu w fazie poprzedzającej lot dla Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej<sup>3</sup> przewiduje w art. 2 ust. 2:

„Oprócz definicji, o których mowa w ust. 1, zastosowanie mają następujące definicje:

[...]

10) »kluczowe elementy planu lotu« oznaczają następujące elementy planu lotu:

[...]

d) przewidywany czas odblokowania;

[...]”.

<sup>3</sup> Dz.U. 2006, L 186, s. 46.

### III. Okoliczności powstania sporu, postępowanie główne i pytania prejudycjalne

10. Zainteresowani pasażerowie zarezerwowali za pośrednictwem platformy internetowej „Check24” imprezę turystyczną z miejscem docelowym w Antalyi (Turcja). Ich rezerwacja została potwierdzona przez Corendon Airlines w odniesieniu do lotu w dniu 18 maja 2019 r. z Düsseldorfu (Niemcy) do Antalyi z czasem odlotu planowanym na godzinę 13.20 i czasem przylotu – na godzinę 17.50.

11. Następnie Corendon Airlines przełożył ten lot i wyznaczył nową godzinę odlotu na 16.10 w dniu 18 maja 2019 r., o czym poinformował zainteresowanych pasażerów w terminie przewidzianym w art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (ii) rozporządzenia nr 261/2004. W wyniku opóźnienia rzeczonego lotu odlot miał miejsce o godzinie 17.02, a lądowanie o 21.30 w dniu 18 maja 2019 r.

12. Zainteresowani pasażerowie dochodzili od Corendon Airlines odszkodowania w wysokości 400 EUR dla każdego z nich na podstawie art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 1 lit. b) owego rozporządzenia. Corendon Airlines odmówił wypłaty odszkodowania rzeczonemu pasażerom.

13. Amtsgericht Düsseldorf (sąd rejonowy w Düsseldorfie, Niemcy) oddalił powództwo zainteresowanych pasażerów. Sąd ów stwierdził, po pierwsze, że chociaż godzina odlotu została zmieniona, nie odstąpiono od pierwotnego rozkładu tego lotu. Po drugie, pasażerowie ci zostali w każdym razie poinformowani o zmianie godziny odlotu w terminie przewidzianym w art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (ii) rzeczonego rozporządzenia, czyli w okresie od dwóch tygodni do siedmiu dni przed planowym czasem odlotu. Ponadto sąd ów zauważył, że nie ma potrzeby analizowania kwestii, czy Corendon Airlines spełnił obowiązek informacyjny w zakresie praw zainteresowanych pasażerów w postępowaniu głównym na podstawie art. 8 tego rozporządzenia, ponieważ ewentualne naruszenie obowiązku informacyjnego nie rodzi prawa do odszkodowania na podstawie art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004.

14. Zainteresowani pasażerowie wnieśli apelację od wyroku Amtsgericht Düsseldorf (sądu rejonowego w Düsseldorfie) do Landgericht Düsseldorf (sądu krajowego w Düsseldorfie, Niemcy), który to sąd zauważył, że rzeczonego wyroku nie można utrzymać w mocy, jeżeli przełożenie czasu odlotu o prawie trzy godziny oznacza, że lot został odwołany w rozumieniu art. 2 lit. l) tego rozporządzenia, oraz jeżeli informacja o przełożeniu lotu nie stanowi oferty zmiany planu podróży na warunkach przewidzianych w rzeczonem rozporządzeniu.

15. Landgericht Düsseldorf (sąd krajowy w Düsseldorfie) postanowił zatem zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

- „1) Czy ma miejsce odwołanie lotu w rozumieniu art. 2 lit. l) i art. 5 ust. 1 [rozporządzenia nr 261/2004], gdy obsługujący przewoźnik lotniczy przekłada lot zarezerwowany w ramach imprezy turystycznej o planowanym czasie odlotu 13.20 (czasu miejscowego) na godzinę 16.10 (czasu miejscowego) tego samego dnia?
- 2) Czy zawiadomienie o przełożeniu terminu lotu z godziny 13.20 (czasu miejscowego) na godz. 16.10 (czasu miejscowego) tego samego dnia na dziewięć dni przed rozpoczęciem podróży jest ofertą zmiany planu podróży w rozumieniu art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (ii) rozporządzenia nr 261/2004, a jeżeli tak, to czy oferta ta musi odpowiadać wymogom z art. 5 ust. 1 lit. a) i art. 8 ust. 1 [rozporządzenia nr 261/2004]?”.

#### IV. Postępowanie przed Trybunałem

16. Postanowienie odsyłające z dnia 3 sierpnia 2020 r. wpłynęło do sekretariatu Trybunału w dniu 19 sierpnia 2020 r.

17. Powodowie w postępowaniu głównym, rząd niemiecki i Komisja Europejska przedstawili uwagi na piśmie w terminie określonym w art. 23 statutu Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

18. Na zgromadzeniu ogólnym z dnia 27 kwietnia 2021 r. Trybunał postanowił nie przeprowadzać rozprawy.

#### V. Analiza prawna

##### A. W przedmiocie pytania pierwszego

19. Poprzez pierwsze pytanie prejudycjalne sąd odsyłający zmierza w istocie do ustalenia, czy „odwołanie” lotu w rozumieniu art. 2 lit. l) i art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 ma miejsce, gdy obsługujący przewoźnik lotniczy przekłada start lotu zarezerwowanego w ramach imprezy turystycznej z godziny 13.20 (czasu miejscowego) na godzinę 16.10 (czasu miejscowego) tego samego dnia.

20. „Odwołanie” zostało zdefiniowane w art. 2 lit. l) tego rozporządzenia jako „nieodbycie się lotu, który był uprzednio planowany i na który zostało zarezerwowane przynajmniej jedno miejsce”.

21. Jako że definicja ta opiera się na okoliczności, że lot „nie odbył się”, należy w tym względzie zbadać pojęcie „lotu”, które w braku definicji w owym rozporządzeniu było przedmiotem wykładni dokonanej przez Trybunał. Zgodnie z tym orzecnictwem „lot” oznacza co do istoty operację transportu lotniczego, stanowiąc tym samym w pewien sposób „odcinek” tego transportu, obsługiwany przez przewoźnika lotniczego, który wytycza swoją trasę<sup>4</sup>. Ponadto Trybunał wyjaśnił, że trasa stanowi zatem zasadniczy element lotu, który jest wykonywany zgodnie z rozkładem uprzednio opracowanym przez przewoźnika lotniczego<sup>5</sup>.

22. Z orzecnictwa Trybunału wynika również, iż loty odwołane i loty opóźnione stanowią dwie całkiem odrębne kategorie lotów. Otóż w odróżnieniu od „opóźnienia lotu” jego „odwołanie” w rozumieniu art. 2 lit. l) rozporządzenia nr 261/2004 jest konsekwencją faktu, że lot pierwotnie przewidziany nie odbył się. Nie można zatem wyprowadzić z rozporządzenia nr 261/2004 wniosku, że opóźniony lot może zostać uznany za „odwołany lot” tylko z tego powodu, że opóźnienie się przedłużyło, nawet znacznie. Trybunał uznał, że opóźniony lot, niezależnie od czasu trwania opóźnienia, nie może zostać uznany za odwołany, jeżeli następuje odlot zgodnie z pierwotnie przewidzianym rozkładem<sup>6</sup>.

<sup>4</sup> Wyrok z dnia 10 lipca 2008 r., Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, pkt 40).

<sup>5</sup> Wyroki: z dnia 19 listopada 2009 r., Sturgeon i in. (C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 30); z dnia 13 października 2011 r., Sousa Rodríguez i in. (C-83/10, EU:C:2011:652, pkt 27).

<sup>6</sup> Wyrok z dnia 19 listopada 2009 r., Sturgeon i in. (C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 33, 34).

23. Podobnie jak rząd niemiecki i Komisja, uważam, że w niniejszym przypadku nie odstąpiono od pierwotnie przewidzianego rozkładu. Chociaż trasa stanowi istotny element lotu, prawdą jest również, że powodowie rzeczywiście zostali przetransportowani przez przewoźnika lotniczego, i to w ramach zarezerwowanego przez nich lotu, nawet jeśli stało się to w późniejszym czasie. Nie zmieniono ani lotniska miejsca odlotu, ani lotniska miejsca przylotu, ani numeru lotu, w ramach którego przewożeni byli pasażerowie. Nic nie wskazuje również na to, aby przewoźnik lotniczy chciał ostatecznie zrezygnować z pierwotnie przewidzianego rozkładu lub aby z niego zrezygnował. Wręcz przeciwnie, w niniejszej sprawie należy stwierdzić, że przełożono jedynie godzinę tego samego lotu.

24. Nie budzi mojego sprzeciwu argument Komisji, zgodnie z którym „odwołanie” lotu charakteryzuje się bezpośrednią i dobrowolną interwencją przewoźnika lotniczego dotyczącą rozkładu, podczas gdy w przypadku „opóźnionego” lotu przewoźnik lotniczy ani nie przewiduje godziny odlotu, ani nie zawsze ma na nią wpływ. Wydarzenia, na które nie ma on wpływu, bardzo często mogą mieć bowiem wpływ na ruch lotniczy, rodząc konieczność „zmiany” rozkładu, ale nie całkowitego „odstąpienia” od niego. Przewoźnik lotniczy może zareagować na tego typu wydarzenie, ogłaszając godzinę odlotu późniejszą od tej początkowo planowanej. Wydaje mi się, że dokładnie w ten sposób rozumiemy zwykle „przełożenie godziny odlotu” samolotu takie jak to, które miało miejsce w niniejszym przypadku.

25. Uważam, że przełożenie lotu w czasie przy zachowaniu tego samego samolotu i trasy stanowi, zgodnie ze zdrowym rozsądkiem, „opóźnienie”, a nie „odwołanie”. Moim zdaniem sprzeczne z ogólnym przekonaniem, powszechnym rozumieniem brzmienia i systematyką rozporządzenia nr 261/2004 byłoby stwierdzenie, że przełożenie godziny lotu o około trzy godziny, który to lot nie został zmieniony w żadnym innym aspekcie, stanowi „odwołanie” wraz z ofertą nowej opcji transportu. Oznaczałoby to całkowite pominięcie pojęcia „opóźnienia”, do którego odniesiono się już powyżej, na rzecz sztucznej wykładni pojęcia „odwołania”. Wobec *braku konkretnych poszlak* pozwalających założyć, że przewoźnik lotniczy faktycznie odstąpił od rozkładu lotu, należy uznać, że rozkład ten został jedynie *czasowo zawieszony*, ponieważ podjęto jego realizację tak szybko, jak to było możliwe w świetle danych okoliczności<sup>7</sup>.

26. Ponadto okoliczność, że przełożenie godziny lotu zostało ogłoszone z dużym wyprzedzeniem (w niniejszym przypadku – z dziewięciodniowym wyprzedzeniem), nie może sama w sobie mieć znaczenia dla kwalifikacji przełożenia jako „odwołania” albo „opóźnienia”. Uprzednie zawiadomienie w odpowiednim czasie ma wpływ na rozmiar trudności lub niedogodności dla pasażerów, a niekoniecznie na charakter samego przełożenia.

27. Co prawda nie można wykluczyć, że „znaczne” opóźnienie startu oraz szczególne okoliczności temu towarzyszące mogą ewentualnie mieć wpływ na kwalifikację jako „odwołanie” albo „opóźnienie”. W zależności od sytuacji elementy te można byłoby ewentualnie interpretować jako przesłanki istnienia przypadku, który wykracza poza zwykłe czasowe zawieszenie rozkładu lotu.

<sup>7</sup> Zobacz w tym względzie wyrok z dnia 19 listopada 2009 r., Sturgeon i in. (C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 37), z którego jasno wynika, że Trybunał opowiada się za wykładnią *zawężającą* pojęcia „odwołania”. Trybunał wskazuje bowiem szereg okoliczności w dziedzinie transportu lotniczego pasażerów, które, wbrew pozorom (na przykład długość czasu oczekiwania i konieczność spędzenia przez danych pasażerów nocy w hotelu), nie uzasadniają takiej kwalifikacji prawnej.

28. Nie jest tak jednak z pewnością w przypadku rozpatrywanym w niniejszej sprawie, ponieważ odlot przełożono jedynie o około trzy godziny i to przełożenie godziny odlotu należy w związku z tym uznać raczej jako mające „niewielki zakres”. W konsekwencji nie wydaje mi się konieczne, aby Trybunał wypowiedział się w niniejszej sprawie co do możliwości zaistnienia takiego czysto hipotetycznego scenariusza.

### ***B. Odpowiedź na pytanie pierwsze***

29. Z przedstawionych powyżej względów proponuję, aby na pierwsze pytanie prejudycjalne odpowiedzieć, że „odwołanie” lotu w rozumieniu art. 2 lit. l) i art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 nie ma miejsca, gdy obsługujący przewoźnik lotniczy jedynie przekłada start lotu zarezerwowanego w ramach imprezy turystycznej o planowanym czasie odlotu 13.20 (czasu miejscowego) na godzinę 16.10 (czasu miejscowego) tego samego dnia i lot nie ulega zatem żadnym innym zmianom.

## **VI. Wnioski**

30. W świetle powyższych rozważań proponuję, aby na pytanie pierwsze przedłożone przez Landgericht Düsseldorf (sąd krajowy w Düsseldorfie, Niemcy) Trybunał odpowiedział w następujący sposób:

Odwołanie lotu w rozumieniu art. 2 lit. l) i art. 5 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, nie ma miejsca, gdy obsługujący przewoźnik lotniczy jedynie przekłada start lotu zarezerwowanego w ramach imprezy turystycznej o planowanym czasie odlotu 13.20 (czasu miejscowego) na godzinę 16.10 (czasu miejscowego) tego samego dnia i lot nie ulega zatem żadnym innym zmianom.