



Zbiór Orzeczeń

OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO
HENRIKA SAUGMANDSGAARDA ØE
przedstawiona w dniu 6 października 2021 r.¹

Sprawa C-451/20

Airhelp Limited
przeciwko
Austrian Airlines AG

[wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Landesgericht Korneuburg (sąd okręgowy w Korneuburgu, Austria)]

Odesłanie prejudycjalne – Transport lotniczy – Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 – Odszkodowanie przysługujące pasażerom w przypadku odwołania lub dużego opóźnienia lotu – Jedna rezerwacja u wspólnotowego przewoźnika lotniczego – Połączenie lotnicze złożone z dwóch lotów, których miejsce pierwszego wylotu i miejsce docelowe położone są państwach trzecich – Miejsce przylotu pierwszego lotu i miejsce wylotu drugiego lotu położone na terytorium państwa członkowskiego – Artykuł 3 ust. 1 lit. a) i b) – Zakres stosowania – Artykuł 5 ust. 1 lit. c) – Propozycja zmiany planu podróży – Opóźniony lot alternatywny – Rzeczywisty czas przylotu do miejsca docelowego – Obowiązki obsługującego przewoźnika lotniczego – Artykuł 7 ust. 1 – Prawo do odszkodowania

I. Wprowadzenie

1. Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym w niniejszej sprawie dotyczy wykładni szeregu przepisów rozporządzenia (WE) nr 261/2004 w sprawie odszkodowania dla pasażerów lotniczych².

2. Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy spółką Airhelp Ltd (Hong Kong), będącą następcą prawnym pasażera, a przewoźnikiem lotniczym Austrian Airlines AG (Austria) w przedmiocie roszczenia o odszkodowanie za odwołany lot z tego powodu, że lot alternatywny oferowany przez tego przewoźnika lotniczego nie pozwolił danemu pasażerowi na dotarcie do miejsca docelowego w ciągu dwóch godzin następujących po planowym czasie przylotu odwołanego lotu.

¹ Język oryginału: francuski.

² Rozporządzenie 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, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U. 2004, L 46, s. 1).

3. Sprawa rozpatrywana w postępowaniu głównym daje Trybunałowi sposobność do wypowiedzenia się w przedmiocie możliwości zastosowania rozporządzenia nr 261/2004 do lotu z państwa trzeciego do miejsca docelowego w państwie trzecim z przesiadką w państwie członkowskim. Trybunał będzie musiał ustalić, czy odszkodowanie przewidziane w tym rozporządzeniu za dwa loty, których miejscem wylotu lub przylotu jest państwo członkowskie, w ramach dwóch odrębnych rezerwacji, obejmuje połączenie lotnicze jako całość, jeżeli oba te loty są zarezerwowane za pomocą jednej rezerwacji.

4. Do Trybunału zwrócono się również o wyjaśnienie pojęcia „rzeczywistego czasu przylotu” w odniesieniu do obowiązków spoczywających na obsługującym przewoźniku lotniczym w ramach oferty zmiany planu podróży oraz o ustalenie, czy przewoźnik ten jest odpowiedzialny za lot alternatywny obsługiwany przez innego przewoźnika lotniczego, tak że ewentualne opóźnienie dotyczące tego lotu należy przypisać temu pierwszemu przewoźnikowi.

5. W wyniku mojej analizy proponuję Trybunałowi, aby odpowiedział na te pytania w ten sposób, że rozporządzenie nr 261/2004 ma zastosowanie do sytuacji, w której dwa loty, które były przedmiotem jednej rezerwacji, są objęte tym rozporządzeniem odrębnie, a obsługujący przewoźnik lotniczy, który zawarł umowę przewozu z pasażerem, może uwolnić się od obowiązku wypłaty odszkodowania tylko wtedy, gdy zaproponował mu zmianę planu podróży umożliwiającą mu rzeczywiste dotarcie do miejsca docelowego w ciągu dwóch godzin od planowego czasu przylotu odwołanego lotu.

II. Prawo Unii

6. Motywy 1, 2, 6, 12 i 13 rozporządzenia nr 261/2004 stanowią:

„(1) Działanie [Unii] w dziedzinie transportu lotniczego powinno mieć na celu, między innymi, zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów. Ponadto, powinno się w pełni zwracać uwagę na ogólne wymogi ochrony konsumentów.

(2) Odmowa przyjęcia na pokład i odwołanie lub duże opóźnienie lotów powodują poważne problemy i niedogodności dla pasażerów.

[...]

(6) Ochrona obejmująca pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się w państwie członkowskim powinna być rozciągnięta na tych pasażerów, którzy odlatują z lotniska w państwie trzecim i lądują na lotnisku w państwie członkowskim, w przypadku gdy lot jest obsługiwany przez przewoźnika wspólnotowego.

[...]

(12) Powinno się również zminimalizować trudności i niedogodności dla pasażerów wynikające z odwołania lotów. W tym celu należy nakłaniać przewoźników do informowania pasażerów o odwołaniach lotów przed planową godziną odlotu i ponadto do oferowania pasażerom możliwych do przyjęcia zmian planów podróży, tak by mieli oni możliwość dostosowania się do nich. W przypadku nieuczynienia tego, przewoźnicy lotniczy byłiby zobowiązani do

wypłacenia odszkodowania pasażerom, chyba że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem wyjątkowych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

- (13) Pasażerowie, których loty zostały odwołane, powinni mieć możliwość otrzymania zwrotu należności z ich bilety albo oferty zmiany trasy podróży na satysfakcjonujących warunkach, a w czasie oczekiwania na późniejszy lot powinni zostać otoczeni należyłą opieką”.

7. Artykuł 2 tego rozporządzenia, zatytułowany „Definicje”, stanowi:

„Dla celów niniejszego rozporządzenia:

[...]

- b) »obsługujący przewoźnik« oznacza przewoźnika lotniczego wykonującego lub zamierzającego wykonać lot zgodnie z umową zawartą z pasażerem lub działającego w imieniu innej osoby, prawnej lub fizycznej, mającej umowę z tym pasażerem;

[...]

- h) »miejsce docelowe« oznacza miejsce lądowania określone na bilecie przedstawionym na stanowisku kontrolnym lub, w przypadku lotów łączonych, miejsce lądowania ostatniego lotu; alternatywne dostępne loty łączone nie są brane pod uwagę, jeżeli zachowany jest planowany czas przylotu;

[...]”.

8. Artykuł 3 wspomnianego rozporządzenia, zatytułowany „Zakres zastosowania”, stanowi:

„1. Niniejsze rozporządzenie ma 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.

[...]

5. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do każdego obsługującego przewoźnika lotniczego, który świadczy usługi transportowe na rzecz pasażerów spełniających wymogi ust. 1 i 2. Gdy obsługujący przewoźnik lotniczy, nie będąc związanym umową z pasażerem, wykonuje zobowiązania wynikające z niniejszego rozporządzenia, uważa się, że robi to w imieniu osoby związanej umową z pasażerem”.

9. Artykuł 5 tego rozporządzenia, zatytułowany „Odwołanie”, stanowi w ust. 1 lit. c) ppkt (iii):

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

[...]

c) mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7, chyba że:

[...]

(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”.

10. Artykuł 7 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Prawo do odszkodowania”, stanowi w ust. 1 i 2:

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

a) 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1500 kilometrów;

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

c) 600 EUR dla wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b).

Przy określaniu odległości, podstawą jest ostatni cel lotu, do którego przybycie pasażera nastąpi po czasie planowego przylotu na skutek opóźnienia spowodowanego odmową przyjęcia na pokład lub odwołaniem lotu.

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:

[...]

c) o cztery godziny w przypadku wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b),

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

11. Zatytułowany „Prawo do zwrotu należności lub zmiany planu podróży”, art. 8 tego rozporządzenia stanowi w ust. 1:

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

[...]

b) zmianą planu podróży, na porównywalnych warunkach, do ich miejsca docelowego, w najwcześniejszym możliwym terminie [...]”.

12. Artykuł 13 wspomnianego rozporządzenia, zatytułowany „Prawo do odszkodowania za poniesioną szkodę”, stanowi:

„W przypadku gdy obsługujący przewoźnik lotniczy wypłaca odszkodowanie lub wypełnia inne zobowiązania nałożone na niego przez niniejsze rozporządzenie, przepisy niniejszego rozporządzenia nie mogą być interpretowane jako ograniczające prawo przewoźnika lotniczego do dochodzenia, zgodnie z właściwym prawem, odszkodowania od jakiejkolwiek innej osoby, w tym od osób trzecich. W szczególności, niniejsze rozporządzenie w żaden sposób nie ogranicza prawa obsługującego przewoźnika lotniczego do dochodzenia odszkodowania od organizatora wycieczek lub innej osoby, z którą przewoźnik podpisał umowę. [...]”.

III. Spór w postępowaniu głównym, pytania prejudycjalne i postępowanie przed Trybunałem

13. Pasażer otrzymał potwierdzoną rezerwację na połączenie lotnicze, które miało zostać wykonane przez wspólnotowego przewoźnika lotniczego Austrian Airlines między Chişinău (Mołdawia) a Bangkokiem (Tajlandia), i obejmowało dwa kolejne loty planowane w dniu 29 maja 2019 r.: pierwszy lot z Chişinău (Mołdawia) do Wiednia (Austria), i drugi lot, którego odlot był planowany kilka godzin po przylocie pierwszego, z Wiednia (Austria) do Bangkoku (Tajlandia) i który miał przybyć do miejsca docelowego w dniu 30 maja 2019 r. o godz. 14.20.

14. Lot z Chişinău do Wiednia został odwołany mniej niż siedem dni przed planowanym odlotem. Austrian Airlines zmienił rezerwację pasażera poprzez przeniesienie go na lot alternatywny z Istambułu (Turcja) do Bangkoku (Tajlandia), którego przylot był planowany również w dniu 30 maja 2019 r., lecz o godzinie 15.00³. Lot alternatywny miał zatem mieć jedynie 40 minut opóźnienia w stosunku do planowej godziny przylotu pierwotnie zarezerwowanego lotu. Jednakże ów lot alternatywny dotarł do Bangkoku o godz. 16.47, czyli z opóźnieniem wynoszącym 2 godziny i 27 minut w stosunku do planowej godziny przylotu pierwotnie zarezerwowanego lotu.

15. Airhelp, na którą dany pasażer przeniósł prawo do odszkodowania przysługujące mu na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, żąda odszkodowania w wysokości 300 EUR, twierdząc, że Austrian Airlines nie zaproponował pasażerowi zmiany planu podróży umożliwiającej mu dotarcie do miejsca docelowego, Bangkoku, w ciągu dwóch godzin po pierwotnie przewidzianej godzinie przylotu. Kwota ta uwzględnia okoliczność, że Austrian Airlines ma prawo, zdaniem Airhelp, powoływać się na obniżenie kwoty odszkodowania zgodnie z art. 7 ust. 2 lit. c) tego rozporządzenia, ponieważ pasażer dotarł do miejsca docelowego w terminie nieprzekraczającym czterech godzin od pierwotnie planowanej godziny. Austrian Airlines kwestionuje jednak to roszczenie, twierdząc, że pasażer nie ma prawa do tego odszkodowania, ponieważ planowym czasem przylotu lotu alternatywnego była godzina 15.00, a zatem opóźnienie wynosiło jedynie 40 minut w stosunku do planowej godziny przylotu pierwotnie zarezerwowanego lotu, czyli 14.20.

³ Z wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym wynika, że nie było możliwe ustalenie, w jaki sposób ani o jakiej godzinie pasażer został przewieziony z Chişinău do Istambułu.

16. Sąd pierwszej instancji, Bezirksgericht Schwechat (sąd rejonowy w Schwechat, Austria), uwzględnił powództwo, stwierdzając, że z brzmienia rozporządzenia nr 261/2004 wynika, iż w kontekście obliczania opóźnienia lotu należy porównać planową godzinę przylotu pierwotnego lotu i godzinę, w której lot alternatywny rzeczywiście dotarł do miejsca docelowego. Sąd ten wywnioskował z tego, że przewoźnik lotniczy jest zwolniony z obowiązku wypłaty odszkodowania tylko wtedy, gdy w rzeczywistości pasażer dociera do miejsca docelowego lotem alternatywnym najpóźniej z dwugodzinnym opóźnieniem w stosunku do pierwotnie planowanej godziny przylotu.

17. Sąd ten zauważył, że w niniejszej sprawie przewidziane było, iż pasażer wylądował w Bangkoku o godzinie 14.20 pierwotnie planowanym lotem, ale faktycznie dotarł do miejsca docelowego lotem alternatywnym dopiero o godz. 16.47, a więc 2 godziny 27 minut później. Uznał on roszczenie o odszkodowanie w kwocie obniżonej o 50% za zasadne, nie poruszając jednak kwestii, czy okoliczności faktyczne niniejszej sprawy są objęte przepisami rozporządzenia nr 261/2004.

18. Austrian Airlines wniósł apelację od orzeczenia sądu pierwszej instancji do sądu odsyłającego, Landesgericht Korneuburg (sądu okręgowego w Korneuburg, Austria).

19. Sąd ten zauważa, że z orzecznictwa Trybunału zdaje się wynikać, iż przesiadka na terytorium Unii nie skutkuje tym, że rozporządzenie nr 261/2004 ma zastosowanie do lotów objętych jedną rezerwacją, które nie mają pierwszego miejsca wylotu lub miejsca docelowego na terytorium Unii. Gdyby tak było, sąd ten uważa, że rozporządzenie to nie ma zastosowania do pierwotnie zarezerwowanego lotu z Chişinău (Mołdawia) do Bangkoku (Tajlandia) przez Wiedeń (Austria), ponieważ pierwsze miejsce wylotu i miejsce docelowe są położone w państwie trzecim. Sąd ten zastanawia się jednak, czy taki rezultat byłby zgodny z celem wspomnianego rozporządzenia polegającym na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony pasażerów, podkreślając, że gdyby te dwa loty nie były objęte jedną rezerwacją, każdy z nich byłby objęty zakresem stosowania tego rozporządzenia, zgodnie z brzmieniem jego art. 3 ust. 1.

20. Sąd ten zauważa następnie, że w przypadku gdyby rozporządzenie nr 261/2004 miało zastosowanie, powstaje pytanie, czy art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, iż ustanowione w nim ograniczenia czasowe powinny opierać się na *planowym* czasie odlotu i przylotu, czy na *rzeczywistym* czasie odlotu i przylotu lotu alternatywnego. Podkreśla on, że w sprawie rozpatrywanej w postępowaniu głównym prawo do odszkodowania zależy bowiem od odpowiedzi na pytanie, czy planowy czas przylotu do miejsca docelowego należy porównać z *planową* godziną przylotu lotu alternatywnego (sytuacja, która nie dawałaby prawa do odszkodowania, ponieważ opóźnienie było mniejsze niż 2 godziny), czy raczej z *rzeczywistą* godziną przylotu lotu alternatywnego (sytuacja dająca prawo do odszkodowania, ponieważ opóźnienie przekraczało 2 godziny).

21. Sąd odsyłający zauważa, że brzmienie art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia nr 261/2004 nie daje takiej odpowiedzi. Sąd ten zastanawia się, czy sformułowanie „zaoferowano im”, zawarte w tym przepisie, należy interpretować w ten sposób, że przewoźnik lotniczy jest po prostu zobowiązany do złożenia oferty zmiany planu podróży pasażerowi, nie będąc zobowiązanym do zapewnienia, że lot dotrze o planowej godzinie lub w pewnym czasie w stosunku do tej godziny, tak że nie można mu przypisać ewentualnego opóźnienia lotu alternatywnego obsługiwanego przez innego przewoźnika.

22. W tych okolicznościach Landesgericht Korneuburg (sąd okręgowy w Korneuburgu) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy art. 3 ust. 1 [rozporządzenia nr 261/2004] należy interpretować w ten sposób, że 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 nr 261/2004] 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 wprawdzie 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?”.

23. Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym wpłynął do sekretariatu Trybunału w dniu 23 września 2020 r. Strony w postępowaniu głównym, rządy austriacki i duński oraz Komisja Europejska przedstawiły uwagi na piśmie. Nie odbyła się rozprawa, ale strony i inni uczestnicy, z wyjątkiem rządu duńskiego, udzielili odpowiedzi na piśmie na pytania Trybunału z dnia 18 maja 2021 r.

IV. Analiza

A. W przedmiocie możliwości stosowania rozporządzenia nr 261/2004 do połączenia lotniczego z miejscem pierwszego wylotu i docelowym miejscem przylotu w państwie trzecim, lecz obejmującego dwa loty z miejscem przylotu lub wylotu w państwie członkowskim (pierwsze pytanie prejudycjalne)

24. W pierwszym pytaniu prejudycjalnym sąd krajowy zmierza do ustalenia, czy rozporządzenie nr 261/2004 ma zastosowanie do połączenia lotniczego obsługiwanego przez wspólnotowego przewoźnika lotniczego i składającego się z dwóch lotów objętych jedną rezerwacją, jeżeli miejsce pierwszego wylotu i docelowe miejsce przylotu znajdują się w państwie trzecim, w tym przypadku w Mołdawii i w Tajlandii, oraz gdy miejsce przylotu pierwszego lotu i miejsce wylotu drugiego lotu położone są na terytorium państwa członkowskiego.

25. Pragnę na wstępie zauważyć, że pierwszy lot, Chişinău–Wiedeń, obsługiwany przez wspólnotowego przewoźnika lotniczego z państwa trzeciego (Mołdawia), do państwa członkowskiego (Austria), jest objęty zakresem stosowania rozporządzenia nr 261/2004 na

podstawie art. 3 ust. 1 lit. b)⁴ tego rozporządzenia, a drugi lot, Wiedeń –Bangkok, z państwa członkowskiego (Austria) do państwa trzeciego (Tajlandia), również podlega temu rozporządzeniu zgodnie z jego art. 3 ust. 1 lit. a).

26. Skoro te dwa loty są, każdy z osobna, objęte rozporządzeniem nr 261/2004, to czy okoliczność, że były one przedmiotem jednej rezerwacji z miejscem pierwszego wylotu i miejscem docelowym w państwach trzecich skutkuje tym, że rozporządzenie to nie ma zastosowania?

27. Podczas gdy Austrian Airlines i rząd duński uważają, że na pytanie to należy udzielić odpowiedzi twierdzącej, ponieważ rozporządzenie to nie ma zastosowania do połączenia lotniczego z państwa trzeciego do innego państwa trzeciego, Airhelp, rząd austriacki oraz Komisja są przeciwnego zdania.

28. W poniższej analizie wyjaśnię powody, dla których zgadzam się z opinią tych ostatnich.

29. *Po pierwsze*, z brzmienia art. 3 ust. 1 lit. a) i b) rozporządzenia nr 261/2004 w związku z motywem 6 tego rozporządzenia nie wynika, że terytorialny zakres stosowania tego rozporządzenia powinien zależeć od miejsca pierwszego wylotu i docelowego miejsca przylotu, jeśli chodzi o połączenie lotnicze składające się z dwóch lub więcej lotów.

30. W art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 nie sprecyzowano bowiem, że wyrażenie „odlatujących z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego”, zawarte w lit. a), odnosi się do *pierwszego* miejsca odlotu pasażera ani że wyrażenie „lądujących na lotnisku w państwie członkowskim”, zawarte w lit. b) tego przepisu, odnosi się do jego miejsca *docelowego*⁵.

31. Ponadto możliwość zastosowania rozporządzenia nr 261/2004 nie wydaje się zależeć od pojęć „pierwszego wylotu” i „miejsca docelowego”. Jest ona natomiast związana z istnieniem lotu z lotniska położonego na terytorium państwa członkowskiego lub z lotniska położonego w państwie trzecim na lotnisko położone na terytorium państwa członkowskiego, pod warunkiem że przewoźnik obsługujący dany lot jest przewoźnikiem wspólnotowym⁶. W konsekwencji znaczenie ma pojęcie „lot” zgodnie z jego wykładnią dokonaną przez Trybunał⁷, czyli operacja transportu lotniczego, stanowiąca tym samym w pewien sposób „odcinek” tego transportu, obsługiwana przez przewoźnika lotniczego, który wytycza swoją trasę⁸. Moim zdaniem w szczególności ze słowa „odcinek” wynika, że lot może zostać uznany za operację transportu lotniczego między dwoma lotniskami⁹.

⁴ W świetle akt sprawy przedłożonych Trybunałowi uważam, że przewidziany w tym przepisie warunek, zgodnie z którym dany pasażer nie otrzymał w państwie trzecim korzyści, odszkodowania lub opieki, został spełniony, czego zbadanie należy jednak do sądu odsyłającego.

⁵ Ponieważ pojęcie „miejsca docelowego” zostało zdefiniowane w art. 2 lit. h) rozporządzenia nr 261/2004 w ramach lotu łączonego jako miejsce lądowania ostatniego lotu, prawodawca mógł odwołać się do tego pojęcia w art. 3 ust. 1 tego rozporządzenia.

⁶ Zobacz wyrok z dnia 10 lipca 2008 r., Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, pkt 30.

⁷ Zobacz w szczególności wyroki: z dnia 10 lipca 2008 r., Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, pkt 40; z dnia 22 czerwca 2016 r., Mennens, C-255/15, EU:C:2016:472, pkt 20; a także z dnia 22 kwietnia 2021 r., Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, pkt 34.

⁸ Termin „trasa” oznaczający drogę, jaką samolot pokonuje z lotniska wylotu do lotniska przybycia (zob. wyrok z dnia 13 października 2011 r., Sousa Rodríguez i in., C-83/10, EU:C:2011:652, pkt 28). Pragnę ponadto zauważyć, że pojęcie „miejsca docelowego” nie jest brane pod uwagę, gdyż używa się jedynie terminu „lotnisko przybycia”.

⁹ Podczas gdy pojęcie „lotu” nie zostało zdefiniowane w rozporządzeniu nr 261/2004, prawodawca zaproponował jasne zdefiniowanie terminu „lot” jako operacji transportu lotniczego między dwoma lotniskami w swoim wniosku dotyczącym rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 marca 2013 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 261/2004 ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz rozporządzenie (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w odniesieniu do przewozu drogą powietrzną pasażerów i ich bagażu [COM(2013) 130 final, motyw 4, oraz art. 1 ust. 1 lit. e) pkt n)].

32. Skoro miejsce docelowe pierwszego lotu znajduje się na terytorium państwa członkowskiego i odpowiada miejscu odlotu drugiego lotu, moim zdaniem z samego brzmienia art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 wynika, że można wziąć owo miejsce pod uwagę dla celów stosowania tego rozporządzenia.

33. *Po drugie*, podobnie jak rząd austriacki i Komisja, uważam, że względy równego traktowania przemawiają za stosowaniem rozporządzenia nr 261/2004 do połączenia lotniczego takiego jak w postępowaniu głównym, obejmującego dwa loty, niezależnie od zastosowanego sposobu rezerwacji.

34. Pragnę podkreślić w tym względzie, że zakres stosowania rozporządzenia nr 261/2004 obejmuje loty, które mają pewien związek z terytorium Unii, to znaczy loty, których albo miejscem odlotu [art. 3 ust. 1 lit. a)], albo miejscem docelowym [art. 3 ust. 1 lit. b)] jest lotnisko położone na terytorium państwa członkowskiego. Jeżeli każdy z dwóch lotów posiada taki związek, okoliczność, że te loty zostały kupione razem lub oddzielnie, nie powinna przerwać tego związku i prowadzić do odmiennego traktowania pasażerów wspomnianych lotów.

35. Zilustruję to stwierdzenie, przyjmując przykład dwóch pasażerów. Pasażer A, taki jak pasażer, którego dotyczy postępowanie główne, zarezerwował dwa loty: pierwszy lot, Chişinău (Mołdawia)–Wiedeń (Austria), i drugi lot, Wiedeń (Austria)–Bangkok (Tajlandia) za pomocą jednej rezerwacji. Pasażer B, który podróżuje na tej samej trasie co pasażer A, zarezerwował te dwa loty w drodze dwóch odrębnych rezerwacji. Jako pasażer lotu po pierwsze z państwa trzeciego do państwa członkowskiego, obsługiwanego przez przewoźnika wspólnotowego [art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004], a po drugie z państwa członkowskiego do państwa trzeciego [art. 3 ust. 1 lit. a) tego rozporządzenia], pasażer B wyraźnie korzysta z ochrony przyznanej przez wspomniane rozporządzenie. Czy pasażerowi A należy odmówić udzielenia tej ochrony wyłącznie na tej podstawie, że dokonał on jednej rezerwacji?

36. Skoro pasażerowie A i B znajdują się w obiektywnie identycznej sytuacji jako pasażerowie tych samych lotów, odmowa zastosowania rozporządzenia nr 261/2004 do pasażera A skutkowałaby tym, że pasażerowie ci byłiby traktowani odmiennie, ponieważ nie korzystaliby z identycznej ochrony w odniesieniu do szkodliwych konsekwencji, jakie mogą powodować opóźnienia lotów¹⁰.

37. Tymczasem zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału zasada równego traktowania lub zasada niedyskryminacji wymagają, by porównywalne sytuacje nie były traktowane w różny sposób i by różne sytuacje nie były traktowane w identyczny sposób, chyba że takie traktowanie jest obiektywnie uzasadnione¹¹.

38. W konsekwencji pasażerowie, których lot jest opóźniony, tacy jak pasażerowie w postępowaniu głównym, powinni, moim zdaniem, zostać uznani za znajdujących się w porównywalnej sytuacji, a zatem nie powinni być traktowani odmiennie z tego tylko powodu, że stosowany sposób rezerwacji jest różny.

39. *Po trzecie*, cel realizowany przez prawodawcę potwierdza tę analizę.

40. Pragnę przypomnieć, że rozporządzenie nr 261/2004 ma na celu zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów.

¹⁰ Zobacz podobnie wyrok z dnia 10 lipca 2008 r., Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, pkt 38.

¹¹ Zobacz w szczególności wyroki z dnia 10 stycznia 2006 r., IATA i ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, pkt 95; oraz z dnia 10 lipca 2008 r., Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, pkt 39.

41. Skoro każdy lot jest objęty tym rozporządzeniem i oddzielnie daje prawo do odszkodowania, uznanie, że pasażerowie ci nie korzystają z tej ochrony w sytuacji, gdy loty były przedmiotem jednej rezerwacji, byłoby moim zdaniem sprzeczne z tym celem ochrony pasażerów.

42. Najnowsze orzecznictwo Trybunału dotyczące jednej rezerwacji¹² nie przeczy tej wykładni.

43. Orzecznictwo to dotyczy bowiem lotów łączonych, gdy – w przeciwieństwie do okoliczności faktycznych sprawy w postępowaniu głównym – jeden z lotów rozpatrywanych oddzielnie nie wchodzi w zakres stosowania rozporządzenia nr 261/2004.

44. Wynika to przede wszystkim z wyroku Wegener. Sprawa, w której zapadł ten wyrok, dotyczyła lotu objętego jedną rezerwacją z Berlina (Niemcy), a zatem państwa członkowskiego, do miejsca docelowego w Agadirze (Maroko), położonego w państwie trzecim, z przesiadką w Casablance (Maroko), położonej w tym samym państwie trzecim. Pasażer spóźnił się na drugi lot z Casablanki do Agadiru i miał ponad 4-godzinne opóźnienie w przybyciu do miejsca docelowego ze względu na opóźniony odlot pierwszego lotu w Niemczech. Drugi lot z lotniska położonego w państwie trzecim na lotnisko położone w państwie trzecim nie był objęty rozporządzeniem nr 261/2004.

45. Trybunał uznał, opierając się na wyroku Folkerts¹³, że opóźnienie należy oceniać dla celów odszkodowania w stosunku do godziny przylotu do miejsca docelowego, czyli przylotu ostatniego lotu¹⁴. Trybunał orzekł, że ze sformułowania „ostatni lot” wynika, iż pojęcie „lotu łączonego” należy rozumieć jako odnoszące się do dwóch lub większej liczby lotów stanowiących całość dla celów prawa pasażerów do odszkodowania przewidzianego w rozporządzeniu nr 261/2004¹⁵. Jeśli chodzi o transport objęty jedną rezerwacją, taki jak ten, który doprowadził do wydania wyroku Wegener, Trybunał orzekł, że należy go postrzegać w całości jako lot łączony objęty zakresem art. 3 ust. 1 lit. a) tego rozporządzenia¹⁶.

46. Pragnę zauważyć, że uwzględnienie jako całości lotów z lotniska położonego w państwie członkowskim, w tym przypadku w Niemczech, do miejsca docelowego na lotnisku położonym w państwie trzecim, w tym przypadku w Maroku, pozwoliło uznać, że pasażer ma prawo do odszkodowania, podczas gdy drugi lot rozpatrywany odrębnie, z lotniska położonego w państwie trzecim na lotnisko położone w tym państwie trzecim, nie dawałby prawa do odszkodowania. Rozwiązanie to przyczyniło się w oczywisty sposób do zagwarantowania wysokiego poziomu ochrony przewidzianego przez prawodawcę.

47. Analogiczne rozwiązanie przyjęto następnie w wyroku České aerolinie i w postanowieniu KLM.

48. Sprawa, w której zapadł wyrok České aerolinie, dotyczyła lotu z państwa członkowskiego do miejsca docelowego w państwie trzecim z przesiadką w państwie trzecim¹⁷. Dokonano jednej rezerwacji u wspólnotowego przewoźnika lotniczego, który obsługiwał pierwszy lot. Trybunał

¹² Zobacz wyroki: z dnia 31 maja 2018 r., Wegener C-537/17, zwany dalej „wyrokiem Wegener”, EU:C:2018:361, i z dnia 11 lipca 2019 r., C-502/18, České aerolinie, zwany dalej „wyrokiem České aerolinie”, EU:C:2019:604, a także postanowienie z dnia 12 listopada 2020 r., KLM Royal Dutch Airlines, C-367/20, zwane dalej „postanowieniem KLM”, EU:C:2020:909.

¹³ Wyrok z dnia 26 lutego 2013 r., Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, pkt 33 i 34.

¹⁴ Wyrok Wegener, pkt 16 i 17.

¹⁵ Wyrok Wegener pkt 18.

¹⁶ Wyrok Wegener, pkt 24 i 25.

¹⁷ Miejsca wylotu i przylotu były następujące: miejsce pierwszego wylotu Praga (Republika Czeska, Unia Europejska) – przesiadka w Abu Dhabi (Zjednoczone Emiraty Arabskie, państwo trzecie) – miejsce docelowe Bangkok (Tajlandia, państwo trzecie).

orzekł, że pasażer może skierować powództwo o odszkodowanie przeciwko temu przewoźnikowi, nawet jeśli to nie on realizował drugi lot, który spowodował opóźnienie, i który to lot, rozpatrywany odrębnie, nie dawał prawa do odszkodowania, ponieważ przebiegał on pomiędzy państwami trzecimi.

49. Wreszcie sprawa, w której wydano postanowienie KLM, dotyczyła lotu z państwa trzeciego do Unii z przesiadką w Unii¹⁸. Dokonano jednej rezerwacji u przewoźnika wspólnotowego. Chociaż pierwszy lot z państwa trzeciego do Unii był obsługiwany przez przewoźnika, który nie był przewoźnikiem wspólnotowym, a zatem nie był objęty art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004, a stwierdzone opóźnienie w miejscu docelowym zostało spowodowane przez przewoźnika lotniczego obsługującego ten pierwszy lot, Trybunał przypominał, że takie loty łączone należy rozumieć jako całość, do której stosuje się to rozporządzenie¹⁹. Wynikało z tego, że pasażer, który przyleciał do miejsca docelowego z opóźnieniem wynoszącym co najmniej trzy godziny, może wytoczyć powództwo o odszkodowanie na podstawie wspomnianego rozporządzenia przeciwko wspólnotowemu przewoźnikowi lotniczemu²⁰.

50. Trybunał podkreślił, że rozwiązanie to jest uzasadnione celem zapewnienia wysokiego poziomu ochrony pasażerów, aby zagwarantować, że przewożeni pasażerowie otrzymają odszkodowanie od obsługującego przewoźnika lotniczego, który zawarł z nimi umowę przewozu, bez konieczności uwzględnienia uzgodnień poczynionych przez tego przewoźnika w kwestii wykonywania innych lotów składających się na sprzedawany przez niego lot łączony²¹.

51. Uważam zatem, podobnie jak Komisja, że orzecznictwo to przyczynia się do realizacji celu rozporządzenia nr 261/2004 polegającego na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony poprzez dokonanie wykładni tego rozporządzenia w ten sposób, że ma ono zastosowanie *również* wtedy, gdy cały lot łączony zawiera lot, do którego rozporządzenie nie znajdowałoby zastosowania, gdyby lot ten był rozpatrywany odrębnie.

52. Uważam natomiast, podobnie jak ta instytucja, że nie należy stosować tego orzecznictwa przez analogię do połączenia lotniczego obejmującego dwa loty, takie jak rozpatrywane w postępowaniu głównym. Takie stosowanie nie byłoby moim zdaniem zgodne ani z literą, ani z celem rozporządzenia nr 261/2004, ponieważ rozporządzenie to ma już zastosowanie do dwóch lotów rozpatrywanych odrębnie, a stosowanie to prowadziłoby do rezultatu sprzecznego z celem zamierzonym przez prawodawcę. Gdyby bowiem wziąć w takich przypadkach pod uwagę loty jako całość z uwzględnieniem miejsca pierwszego wylotu i miejsca docelowego, z których oba znajdują się w państwie trzecim, ograniczyłoby to ochronę przyznaną przez to rozporządzenie, pozbawiając pasażera wszelkiej ochrony na podstawie wspomnianego rozporządzenia, mimo że loty te obsługiwane przez przewoźnika wspólnotowego mają miejsce odlotu lub miejsce przylotu w Unii i w związku z tym są objęte zakresem stosowania rozporządzenia nr 261/2004.

53. Innymi słowy, uważam, że analizowane powyżej orzecznictwo dotyczące jednej rezerwacji nie może wyłączać z zakresu stosowania rozporządzenia nr 261/2004 sytuacji, która jest wyraźnie objęta tym rozporządzeniem²².

¹⁸ Miejsca wylotu i przylotu były następujące: miejsce pierwszego wylotu Nowy Jork (Stany Zjednoczone, państwo trzecie) – przesiadka w Amsterdamie (Niderlandy, Unia Europejska) – miejsce docelowe Hamburg (Niemcy, Unia Europejska).

¹⁹ Zobacz postanowienie KLM, pkt 29.

²⁰ Zobacz postanowienie KLM, pkt 33.

²¹ Zobacz wyrok *České aerolinie*, pkt 30 i postanowienie KLM, pkt 31.

²² Albo na podstawie art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 w przypadku lotu Wiedeń–Bangkok, albo na podstawie art. 3 ust. 1 lit. b) tego rozporządzenia w przypadku lotu Chişinău–Wiedeń, obsługiwanego przez wspólnotowego przewoźnika.

54. Poza tym, że takie stosowanie w drodze analogii byłoby sprzeczne z brzmieniem art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004, miałoby ono co najmniej paradoksalne skutki.

55. Wynikałoby z niego, że połączenie lotu objętego tym rozporządzeniem z lotem nieobjętym tym rozporządzeniem, tak jak w sprawach zakończonych wyrokami Wegener i České aerolinie oraz postanowieniem KLM, umożliwiłoby pasażerowi uzyskanie ochrony w odniesieniu do obydwu tych lotów, podczas gdy połączenie dwóch lotów objętych odrębnie wspomnianym rozporządzeniem, jak w sprawie w postępowaniu głównym, prowadziłoby do całkowitego pozbawienia pasażera ochrony.

56. Konkretnie oznacza to, że pasażerowie lotu, do którego rozporządzenie nr 261/2004 nie ma zastosowania, tacy jak pasażerowie lotu Agadir–Casablanca w sprawie, w której zapadł wyrok Wegener lub pasażerowie lotu Abou Dhabi–Bangkok w sprawie, w której zapadł wyrok České aerolinie, korzystałoby z lepszej ochrony przed konsekwencjami odwołania lub opóźnienia niż pasażerowie dwóch lotów, z których każdy objęty jest tym rozporządzeniem, tacy jak pasażerowie lotów Chişinău–Wiedeń i Wiedeń–Bangkok w przypadku takim jak w postępowaniu głównym.

57. Dodam, że z wyroków Wegener i České aerolinie ani z postanowienia KLM nie wynika, by lot łączony powinien w każdym przypadku być uważany za jeden lot do celów odszkodowania na podstawie rozporządzenia nr 261/2004, lecz może to mieć miejsce w ramach konfiguracji lotów takich jak rozpatrywane w sprawach, w których wydano te wyroki.

58. Uważam wreszcie, że wyrok Emirates Airlines²³ dotyczący podróży do miejsca przeznaczenia i z powrotem przemawia za wykładnią, zgodnie z którą dwa loty, takie jak w sprawie w postępowaniu głównym, należy rozpatrywać odrębnie, mimo że były przedmiotem jednej rezerwacji. Trybunał orzekł bowiem, że lot do miejsca przeznaczenia i lot powrotny zakupiony w ramach jednej rezerwacji należy rozpatrywać w sposób autonomiczny²⁴, w związku z czym taka podróż do miejsca przeznaczenia i z powrotem nie jest objęta art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004. Wykładnia dokonana przez Trybunał w tym wyroku jest w szczególności oparta na konieczności nienaruszania skuteczności (effet utile) tego przepisu i niezmnieszenia ochrony, jaką należy przyznać pasażerom na mocy tego rozporządzenia²⁵.

59. Ze wszystkich powyższych względów uważam, że art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, iż rozporządzenie to ma zastosowanie do połączenia lotniczego obsługiwanego przez przewoźnika wspólnotowego, które składa się z dwóch lotów i które było objęte jedną rezerwacją, w przypadku gdy miejsce pierwszego wylotu i miejsce docelowe znajdują się w państwie trzecim, lecz miejsce przylotu pierwszego lotu i miejsce odlotu drugiego lotu położone są na terytorium państwa członkowskiego, tak że każdy lot rozpatrywany oddzielnie jest objęty tym przepisem.

²³ Wyrok z dnia 10 lipca 2008 r., C-173/07, EU:C:2008:400, pkt 52.

²⁴ Zobacz wyrok z dnia 10 lipca 2008 r., Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, pkt 51.

²⁵ Zobacz podobnie wyrok z dnia 10 lipca 2008 r., Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, pkt 34 i 35.

60. W świetle proponowanej przeze mnie odpowiedzi na pierwsze pytanie prejudycjalne uważam, że nie ma potrzeby orzekania w przedmiocie możliwości zastosowania umowy UE-Mołdawia w sprawie utworzenia wspólnej przestrzeni powietrznej do sytuacji zaistniałej w sporze w postępowaniu głównym²⁶.

B. W przedmiocie uwzględnienia do celów odszkodowania planowego lub rzeczywistego czasu przylotu do miejsca docelowego (drugie pytanie prejudycjalne)

61. W drugim pytaniu prejudycjalnym sąd odsyłający zmierza do ustalenia, czy zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia nr 261/2004 pasażer ma prawo do odszkodowania, jeżeli lot alternatywny, który mu zaoferowano, powinien co prawda dotrzeć do miejsca docelowego mniej niż dwie godziny po planowym czasie przylotu odwołanego lotu, lecz w rzeczywistości nie dotarł do miejsca docelowego w tym czasie.

62. Zasadniczo pytanie to dotyczy kwestii, czy obsługujący przewoźnik lotniczy, który zaproponował zmianę planu podróży, pierwotnie spełniającą przewidziane w tym przepisie wymogi czasowe, jest również odpowiedzialny za opóźnienie lotu alternatywnego obsługiwanego przez innego przewoźnika lotniczego, ponieważ lot ten przestał spełniać te wymogi.

63. Zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 w przypadku odwołania lotu pasażerowie mają co do zasady prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7 tego rozporządzenia.

64. Obsługujący przewoźnik lotniczy może uwolnić się od tego obowiązku wypłaty odszkodowania jedynie w rzadkich przypadkach, o których mowa w ppkt (i)–(iii) pierwszego przepisu²⁷.

65. Jeżeli na mocy pkt iii) tego pierwszego przepisu pasażer został poinformowany o odwołaniu lotu w okresie krótszym niż siedem dni przed planowym czasem odlotu, przysługuje mu prawo do odszkodowania, chyba że spełnione są łącznie dwie przesłanki. Po pierwsze, pasażer powinien otrzymać ofertę zmiany planu podróży umożliwiającą mu wylot nie więcej niż godzinę przed planowym czasem odlotu. Po drugie, ta zmiana planu podróży powinna umożliwić mu *dotarcie do jego miejsca docelowego najwyżej dwie godziny po planowym czasie przylotu*²⁸.

²⁶ Komisja podniosła kwestię stosowania umowy UE–Mołdawia, lecz nie wypowiedziała się jasno w tym względzie, a sąd odsyłający nie zwrócił się do Trybunału z pytaniem w tym zakresie. Pragnę jednak zauważyć tytułem ewentualnym, że umowa ta, w odróżnieniu od innych umów zawartych przez Unię, które przytoczę poniżej, nie zawiera żadnego postanowienia określającego w sposób analogiczny do tych umów, że we wszystkich przypadkach, w których akty Unii wymienione w rzeczonyj umowie, w szczególności rozporządzenie nr 261/2004, odnoszą się do „państw członkowskich”, wzmianki te są uważane za odsyłające nie tylko do państw członkowskich Unii Europejskiej, lecz również do Republiki Mołdawii. Wynika z tego moim zdaniem, że stosowanie umowy UE–Mołdawia nie skutkuje tym, że Republika Mołdawii powinna być traktowana jak państwo członkowskie. Państwo to pozostaje państwem trzecim w rozumieniu rozporządzenia nr 261/2004. Wnioskuję z tego, że pierwszy wylot z Mołdawii z miejscem docelowym w Tajlandii nie pozwala uznać, iż lot jako całość objęty jest zakresem stosowania tego rozporządzenia. Inne umowy zawarte przez Unię obejmują na przykład porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym z dnia 2 maja 1992 r. (Dz.U. 1994, L 1, s. 3), zmienione umową o udziale Republiki Bułgarii i Rumunii w Europejskim Obszarze Gospodarczym (Dz.U. 2007, L 221, s. 15) (zob. w szczególności art. 47 ust. 2, art. 126 ust. 1, pkt 8 protokołu 1 i załącznik XIII, a także wyrok z dnia 11 czerwca 2020 r., Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, pkt 32) lub wielostronną umowę z dnia 16 października 2006 r. między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, Republiką Albanii, Bośnią i Hercegowiną, Republiką Bułgarii, Republiką Chorwacji, Byłą Jugosłowiańską Republiką Macedonii, Republiką Islandii, Republiką Czarnogóry, Królestwem Norwegii, Rumunią, Republiką Serbii i Misją Tymczasowej Administracji Organizacji Narodów Zjednoczonych w Kosowie w sprawie ustanowienia Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego (Dz.U. 2006, L 285, s. 3, zob. w szczególności pkt 3 załącznika II).

²⁷ Wyjątki te należy interpretować ściśle. Zobacz w szczególności wyrok z dnia 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, pkt 20; postanowienie z dnia 27 czerwca 2018 r., flightright, C-130/18, niepublikowane, EU:C:2018:496, pkt 14.

²⁸ Pragnę uściślić, że „planowy czas przylotu”, o którym mowa w ppkt (iii), odsyła do planowego czasu przylotu *pierwotnie zarezerwowanego* lotu.

66. Brzmienie art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia nr 261/2004, podobnie jak jego art. 7 ust. 2, w których wymieniono „czas przylotu”, nie daje jasnej odpowiedzi na pytanie, czy w celu ustalenia, czy warunek ten został spełniony, należy wziąć pod uwagę *planowy* czas przylotu lotu alternatywnego czy jego *rzeczywisty* czas przylotu.

67. Trybunał wskazał jednak, że dla celów odszkodowania należnego z tytułu opóźnienia na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 znaczenie ma jedynie opóźnienie stwierdzone względem planowej godziny przybycia do miejsca docelowego²⁹.

68. Dokładniej rzecz ujmując, Trybunał orzekł, że art. 2, 5 i 7 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, iż pojęcie „czasu przylotu” użyte w celu określenia rozmiarów opóźnienia, jakiego doświadczyli pasażerowie lotu, odpowiada chwili, w której co najmniej jedno z drzwi samolotu otwierają się, przy założeniu, że w owym momencie pasażerowie mają prawo opuścić maszynę³⁰, a zatem oznacza moment, w którym samolot faktycznie przyleciał na docelowe lotnisko.

69. Pragnę ponadto zauważyć, że Trybunał przyznał pasażerowi prawo do odszkodowania na podstawie art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia nr 261/2004 z uwzględnieniem momentu, w którym samolot obsługujący lot alternatywny wylądował, a więc jego rzeczywistego czasu przylotu do miejsca docelowego³¹.

70. Wnioskuje z tego, że w sytuacji gdy lot alternatywny dotarł w rzeczywistości do miejsca docelowego z opóźnieniem przekraczającym 2 godziny w stosunku do planowej godziny przylotu pierwotnie zarezerwowanego lotu, tak jak lot w niniejszej sprawie, który doznał opóźnienia wynoszącego 2 godziny i 27 minut, druga przesłanka przewidziana w art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia nr 261/2004 nie jest faktycznie spełniona, w związku z czym dany pasażer powinien mieć prawo do odszkodowania, o którym mowa w art. 7 tego rozporządzenia.

71. Po pierwsze, podobnie jak Komisja, uważam, że wykładnia ta jest jedyną wykładnią zgodną z celem rozporządzenia nr 261/2004, jakim jest naprawienie wyrządzonej ostatecznie pasażerowi wskutek opóźnienia szkody polegającej na utracie czasu, która ma charakter nieodwracalny³².

72. Ponieważ niedogodność, jaką stanowi ta strata czasu w ramach lotu łączonego, materializuje się dopiero w chwili przybycia pasażera do miejsca docelowego³³, opóźnienie lotu alternatywnego można oceniać wyłącznie w odniesieniu do rzeczywistego czasu przylotu pasażera.

73. Po drugie, takiej wykładni nie może podważać fakt, że obsługujący przewoźnik lotniczy złożył ofertę zmiany planu podróży, która na papierze spełniała warunki czasowe wymagane dla takiej zmiany planu podróży.

²⁹ Zobacz podobnie wyrok Folkerts z dnia 26 lutego 2013 r., C-11/11, EU:C:2013:106, pkt 35. Użyty przez Trybunał termin „stwierdzone” świadczy o rzeczywistym charakterze czasu, w którym w praktyce pasażer przybył do miejsca docelowego.

³⁰ Zobacz wyroki z dnia 4 września 2014 r., Germanwings, C-452/13, EU:C:2014:2141, pkt 27; oraz postanowienie z dnia 1 października 2020 r., FP Passenger Service, C-654/19, EU:C:2020:770, pkt 28 i 29.

³¹ Zobacz postanowienie z dnia 27 czerwca 2018 r., flightright, C-130/18, niepublikowane, EU:C:2018:496, pkt 6–8, 23). Okoliczności faktyczne sprawy, w której zostało wydane to postanowienie, nie pozwalają na ustalenie, czy rzeczywisty czas przylotu był identyczny z planowym czasem przylotu lotu alternatywnego. Niemniej jednak fakt, że Trybunał wziął pod uwagę czas lądowania, jest bardzo wyraźną wskazówką.

³² Zobacz w szczególności wyroki z dnia 19 listopada 2009 r., Sturgeon i in., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 52; z dnia 23 października 2012 r., Nelson i in., C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, pkt 48.

³³ Zobacz wyrok Wegener, pkt 16.

74. Prawdą jest bowiem, że brzmienie art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia nr 261/2004, zgodnie z którym obsługujący przewoźnik lotniczy powinien „[zaoferować] im zmianę planu podróży, umożliwiającą [...] dotarcie” do ich miejsca docelowego, mogłoby oznaczać, że po przyjęciu przez danego pasażera oferty zmiany planu podróży spełniającej przewidziane w nim warunki prawidłowe wykonanie tej oferty nie wchodzi w zakres odpowiedzialności tego przewoźnika.

75. Jednakże w celu zaradzenia poważnym trudnościom i niedogodnościom³⁴ spowodowanym odwołaniem lotu przepisy przyznające prawa pasażerom linii lotniczych należy interpretować szeroko³⁵.

76. W tym względzie przede wszystkim z art. 8 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004 w związku z jego motywami 12 i 13 wynika, że ów obsługujący przewoźnik lotniczy może uwolnić się od ciążącego na nim obowiązku wypłaty odszkodowania tylko wtedy, gdy *zastosował* on wszelkie dostępne mu środki w celu zapewnienia racjonalnej, zadowalającej i zrealizowanej w możliwie najszybszym terminie zmiany planu podróży³⁶.

77. Ponadto obowiązek odszkodowania ma stymulujący skutek dla obsługującego przewoźnika lotniczego oznaczający, że prawo pasażera do zmiany planu podróży powinno być skutecznie wprowadzone w życie, gdyż inaczej byłoby zagrożone³⁷.

78. Wynika z tego moim zdaniem, że obsługujący przewoźnik lotniczy, na którym spoczywa obowiązek zaoferowania zmiany planu podróży pasażerowi, powinien upewnić się o jej prawidłowym wykonaniu w taki sposób, aby pasażer ten faktycznie dotarł do miejsca docelowego w czasie porównywalnym z czasem odwołanego lotu.

79. Następnie, takie skuteczne wdrożenie zmiany planu podróży wynika moim zdaniem w sposób dorozumiany z umownego charakteru związku łączącego pasażera z obsługującym przewoźnikiem lotniczym w świetle definicji tego ostatniego pojęcia zawartej w art. 2 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004. Zawarcie umowy między tymi stronami jest bowiem gwarancją dla pasażerów, że dotrą w określonym czasie do miejsca docelowego³⁸.

80. Tak więc jeżeli zgodnie z art. 3 ust. 5 zdanie drugie rozporządzenia nr 261/2004 obsługujący przewoźnik lotniczy, który nie zawarł umowy z danym pasażerem, wykonuje obowiązki wynikające z tego rozporządzenia, *uważa się, że działa on w imieniu osoby, która zawarła umowę z tym pasażerem*. Oznacza to w niniejszej sprawie, że obsługujący przewoźnik lotniczy, który wykonuje zmieniony plan podróży, jest uważany za działającego w imieniu Austrian Airlines, który powierzył mu realizację tej zmiany planu podróży.

³⁴ Zobacz motyw 2 rozporządzenia nr 261/2004 i wyrok z dnia 12 marca 2020 r., Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, pkt 30.

³⁵ Zobacz w szczególności wyroki z dnia 19 listopada 2009 r., Sturgeon i in., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 44 i 45; oraz z dnia 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, pkt 17. Zobacz także podobnie co do celu ochrony konsumentów, w tym pasażerów lotniczych, wyrok z dnia 23 marca 2021 r., Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, pkt 50.

³⁶ Zobacz wyrok z dnia 11 czerwca 2020 r., Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, pkt 58 i 59.

³⁷ Zobacz podobnie wyrok z dnia 12 marca 2020 r., Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, pkt 32.

³⁸ Zobacz podobnie komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 kwietnia 2011 r. o stosowaniu 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 [KOM (2011) 174 wersja ostateczna, s. 8].

81. Rozwiązanie to pozwala uniknąć sytuacji, w której przewoźnik lotniczy, z którym pasażer zawarł umowę przewozu, ukrywałby się za przewoźnikiem lotniczym, który spowodował nienależyte wykonanie lotu alternatywnego³⁹.

82. Wreszcie nie wydaje się nierozsądne, by obowiązki przewidziane w rozporządzeniu nr 261/2004 spoczywały na przewoźnikach lotniczych, z którymi zainteresowani pasażerowie są związani umową przewozu, ponieważ umowa ta uprawnia ich do odbycia lotu, który nie powinien być ani odwołany, ani opóźniony⁴⁰, i to bez uszczerbku dla uzyskania przez tych przewoźników pomniejszenia odszkodowania⁴¹ lub dochodzenia odszkodowania od jakiegokolwiek osoby, która spowodowała opóźnienie⁴².

83. Na podstawie powyższych rozważań jestem zdania, że zmiana planu podróży zaoferowana przez przewoźnika lotniczego, który zawarł umowę przewozu z pasażerem, powinna być przez niego skutecznie wdrożona w ten sposób, że pasażer ma prawo do odszkodowania na podstawie art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004, jeżeli rzeczywisty czas przylotu tego lotu alternatywnego do jego miejsca docelowego przekracza o ponad dwie godziny planowy czas przylotu pierwotnie zarezerwowanego lotu.

V. Wnioski

84. Mając na względzie powyższą analizę, proponuję, aby Trybunał odpowiedział na pytania przedstawione przez Landesgericht Korneuburg (sąd okręgowy w Korneuburg, Austria) w następujący sposób:

- 1) Artykuł 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 należy interpretować w ten sposób, że rozporządzenie to ma zastosowanie do połączenia lotniczego obsługiwanego przez przewoźnika wspólnotowego, które składa się z dwóch lotów i które było objęte jedną rezerwacją, w przypadku gdy miejsce pierwszego wylotu i miejsce docelowe znajdują się w państwie trzecim, lecz miejsce przylotu pierwszego lotu i miejsce odlotu drugiego lotu położone są na terytorium państwa członkowskiego, tak że każdy lot rozpatrywany oddzielnie jest objęty tym przepisem.
- 2) Artykuł 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że zmiana planu podróży zaoferowana przez przewoźnika lotniczego, który zawarł umowę przewozu z pasażerem, powinna być przez niego skutecznie wdrożona w ten sposób, że pasażer ma prawo do odszkodowania na podstawie art. 7 ust. 1 tego rozporządzenia, jeżeli rzeczywisty czas przylotu tego lotu alternatywnego do jego miejsca docelowego przekracza o ponad dwie godziny planowy czas przylotu pierwotnie zarezerwowanego lotu.

³⁹ Zobacz analogicznie w ramach umowy o podziale między dwoma przewoźnikami lotniczymi ww. wyrok w sprawie České aerolinie, pkt 27, 29 i 30; postanowienie w sprawie KLM, pkt 29–31.

⁴⁰ Zobacz w szczególności wyroki z dnia 19 listopada 2009 r., Sturgeon i in., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 68; oraz z dnia 23 października 2012 r., Nelson i in., C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, pkt 80.

⁴¹ Zobacz art. 7 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004.

⁴² Zobacz art. 13 rozporządzenia nr 261/2004, na mocy którego podmiot taki jak Austrian Airlines może dochodzić odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, który spowodował opóźnienie lotu alternatywnego.