



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (trzecia izba)

z dnia 25 stycznia 2024 r. *

Odesłanie prejudycjalne – Transport lotniczy – Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 – Artykuł 3 ust. 2 lit. a) – Artykuł 5 ust. 1 – Artykuł 7 ust. 1 – Odszkodowanie dla pasażerów linii lotniczych w przypadku dużego opóźnienia lotu – Wymóg stawienia się w odpowiednim czasie na odprawę

W sprawie C-474/22

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości, Niemcy) postanowieniem z dnia 3 maja 2022 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 15 lipca 2022 r., w postępowaniu:

Laudamotion GmbH

przeciwko

flightright GmbH,

TRYBUNAŁ (trzecia izba),

w składzie: K. Jürimäe, prezes izby, K. Lenaerts, prezes Trybunału, pełniący obowiązki sędziego trzeciej izby, N. Piçarra, N. Jääskinen i M. Gavalec (sprawozdawca), sędziowie,

rzecznik generalny: L. Medina,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

- w imieniu flightright GmbH – M. Michel i R. Weist, Rechtsanwälte,
- w imieniu rządu niemieckiego – J. Möller, P. Busche, J. Heitz i M. Hellmann, w charakterze pełnomocników,
- w imieniu Komisji Europejskiej – G. Braun, K. Simonsson, G. Wilms i N. Yerrell, w charakterze pełnomocników,

* Język postępowania: niemiecki.

podjąwszy, po wysłuchaniu rzecznik generalnej, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii,
wydaje następujący

Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 3 ust. 2 lit. a) oraz art. 5–7 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 (Dz.U. 2004, L 46, s. 1).
- 2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy Laudamotion GmbH, przewoźnikiem lotniczym, a flightright GmbH, spółką zajmującą się pomocą prawną, na którą pasażer linii lotniczych przelał swoje prawa względem Laudamotion, w przedmiocie dochodzenia odszkodowania w związku z dużym opóźnieniem lotu, na który pasażer ten posiadał potwierdzoną rezerwację.

Ramy prawne

- 3 Zgodnie z motywem 2 rozporządzenia nr 261/2004:
„Odmowa przyjęcia na pokład i odwołanie lub duże opóźnienie lotów powodują poważne problemy i niedogodności dla pasażerów”.
- 4 Artykuł 2 lit. l) tego rozporządzenia definiuje „odwołanie” jako „nieodbycie się lotu, który był uprzednio planowany i na który zostało zarezerwowane przynajmniej jedno miejsce”.
- 5 Artykuł 3 owego rozporządzenia, zatytułowany „Zakres zastosowania”, stanowi w ust. 1 i 2:
„1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie:
a) do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego, do którego ma zastosowanie traktat;
[...]
2. Ustęp 1 stosuje się pod warunkiem, że pasażerowie:
a) posiadają potwierdzoną rezerwację na dany lot oraz, z wyjątkiem przypadku odwołania, o którym mowa w art. 5, stawią się na odprawę pasażerów,
– zgodnie z wymogami i w czasie określonym uprzednio na piśmie (w tym poprzez środki elektroniczne) przez przewoźnika lotniczego, organizatora wycieczek lub autoryzowane biura podróży,
lub, jeżeli czas nie został określony,
– nie później niż 45 minut przed ogłoszoną godziną odlotu; [...]

[...].

6 Artykuł 5 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Odwołanie”, stanowi w ust. 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”.

7 Artykuł 6 ust. 1 rzeczonego rozporządzenia, zatytułowany „Opóźnienie”, ma następujące brzmienie:

„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)”.

8 Artykuł 7 wspomnianego rozporządzenia, zatytułowany „Prawo do odszkodowania”, stanowi w ust. 1:

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

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

[...].

- 9 Artykuł 12 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Dalsze odszkodowanie”, stanowi w ust. 1: „Niniejsze rozporządzenie nie narusza praw pasażerów do dochodzenia dalszego odszkodowania. Odszkodowanie na podstawie niniejszego rozporządzenia może zostać potrącone z takiego odszkodowania”.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

- 10 Pasażer lotniczy posiadał potwierdzoną rezerwację w Laudamotion na lot z Düsseldorfu (Niemcy) do Palma de Mallorca (Hiszpania), który miał się odbyć w dniu 26 czerwca 2018 r. Uznawszy, że z powodu zapowiedzianego opóźnienia tego lotu nie zdąży na spotkanie służbowe, pasażer ten postanowił nie wchodzić na pokład samolotu, który dotarł do miejsca lądowania opóźniony o 3 godziny i 32 minuty.
- 11 Pasażer ten przelał swoje prawa na spółkę flightright, która wystąpiła do właściwego niemieckiego sądu ze skargą o odszkodowanie w kwocie 250 EUR, na podstawie art. 7 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004. Po przegranej w pierwszej instancji spółka flightright wygrała sprawę w odwołaniu.
- 12 W świetle orzecznictwa Trybunału, zgodnie z którym sytuacja pasażerów lotów mających duże opóźnienie, to znaczy opóźnienie przylotu do miejsca docelowego wynoszące co najmniej trzy godziny, jest traktowana na równi z sytuacją pasażerów odwołanych lotów, sąd apelacyjny dokonał wykładni art. 3 ust. 2 lit. a) tego rozporządzenia w taki sposób, że pasażer, który został poinformowany o co najmniej trzygodzinnym opóźnieniu przed odlotem, może skorzystać z odszkodowania przewidzianego w art. 5 i 7 wspomnianego rozporządzenia, nawet jeśli nie stawił się na lotnisku.
- 13 Laudamotion wniosła skargę rewizyjną od orzeczenia sądu apelacyjnego do Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości, Niemcy), który jest sądem odsyłającym.
- 14 Ten ostatni sąd wskazuje, że pasażer nie stawił się na odprawę najpóźniej na 45 minut przed ogłoszoną godziną odlotu, wbrew wymogom art. 3 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004, podczas gdy zgodnie z art. 2 lit. l) i art. 5 tego rozporządzenia ten wymóg formalny jest wyłączony jedynie w przypadku odwołania lotu. Niemniej jednak sąd odsyłający uważa, że ze względu na zrównanie dużego opóźnienia przylotu z odwołaniem lotu, dokonane przez Trybunał w wyroku z dnia 19 listopada 2009 r., *Sturgeon i in.* (C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716), rzeczonemu pasażer mógłby zostać zwolniony z takiego wymogu formalnego.
- 15 Sąd ten zauważa jednak, że odwołanie lotu i duże opóźnienie lotu wykazują znaczne różnice. W przypadku odwołania lotu jest bowiem pewne, że zaplanowany lot nie odbędzie się, w związku z czym logiczne jest, że od pasażerów nie wymaga się stawienia na odprawę do celów dochodzenia przez nich prawa do odszkodowania przewidzianego w art. 5 i 7 rozporządzenia nr 261/2004. Natomiast, nawet jeśli opóźnienie lotu jest prawdopodobne, zanim się on odbędzie, wciąż może jeszcze nie być, najpóźniej na 45 minut przed godziną odlotu, wystarczająco dużo danych, by uznać, że lot odbędzie się z opóźnieniem wynoszącym co najmniej trzy godziny.
- 16 Postanowienie z dnia 24 października 2019 r., *easyJet Airline* (C-756/18, EU:C:2019:902) sugeruje również, że w celu uzyskania odszkodowania z tytułu dużego opóźnienia lotu pasażer, który nie został przewieziony takim opóźnionym lotem, musiał w każdym razie stawić się na odprawę, co może udowodnić za pomocą karty pokładowej lub innego środka dowodowego.

- 17 Sąd odsyłający uważa, że do celów stosowania art. 3 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 duże opóźnienie przylotu nie może co do zasady zostać zrównane z odwołaniem lotu. W związku z tym pasażer jest zwolniony z obowiązku stawienia się do odprawy tylko wtedy, gdy, po pierwsze, przylot na miejsce był opóźniony o co najmniej trzy godziny, a po drugie, istnieje sytuacja porównywalna z odwołaniem lotu. Może tak być, w przypadku gdy pasażerowie dysponują wystarczającymi przesłankami, najpóźniej na 45 minut przed ogłoszoną godziną odlotu, że lot będzie mógł się odbyć przy co najmniej trzygodzinnym opóźnieniu przylotu na miejsce lądowania.
- 18 W tych okolicznościach Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:
- „1) Czy prawo do odszkodowania z powodu opóźnienia lotu o więcej niż trzy godziny po planowym czasie przylotu wymaga na podstawie art. 5–7 rozporządzenia [nr 261/2004], by pasażer zgodnie z art. 3 ust. 2 lit. a) [tego] rozporządzenia stawił się na odprawę w czasie określonym przez przewoźnika lotniczego, organizatora wycieczek lub autoryzowane biuro podróży, ale nie później niż 45 minut przed ogłoszoną godziną odlotu, czy też przypadek dużego opóźnienia we wspomnianym znaczeniu – odpowiadający odwołaniu lotu – jest wyłączony z tego wymogu?
- 2) Czy w przypadku gdy prawo do odszkodowania nie jest wyłączone z wymogu stawienia się na odprawę wyłącznie z powodu wystąpienia dużego opóźnienia we wspomnianym znaczeniu, takie odstępstwo ma zastosowanie, jeżeli pasażer dysponował wystarczająco pewnymi poszlakami, że przylot nastąpi z dużym opóźnieniem we wspomnianym znaczeniu?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego

- 19 Na wstępie należy podkreślić, że punktem wyjścia sporu w postępowaniu głównym jest opóźnienie wylotu samolotu. Sednem tego sporu są jednak następstwa, jakie mogło spowodować to opóźnienie. Powód w postępowaniu głównym dochodzi bowiem odszkodowania z tytułu prawdopodobnego opóźnienia przylotu spornego lotu do miejsca docelowego, uniemożliwiającego mu dotarcie na czas na spotkanie służbowe, które miało się odbyć w Palma de Mallorca. Tymczasem, ponieważ art. 6 rozporządzenia nr 261/2004 dotyczy wyłącznie opóźnienia lotu w stosunku do pierwotnej planowej godziny odlotu, a zryczałtowane odszkodowanie przysługujące na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 pasażerowi lotu przybywającego do miejsca docelowego z co najmniej trzygodzinnym opóźnieniem w stosunku do planowej godziny przylotu nie jest uzależnione od spełnienia przesłanek wymienionych w art. 6 tego rozporządzenia (wyrok z dnia 26 lutego 2013 r., Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, pkt 36, 37), spór w postępowaniu głównym należy badać wyłącznie w świetle art. 3, 5 i 7 tego rozporządzenia.
- 20 W związku z tym należy stwierdzić, że poprzez pytanie pierwsze sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 3 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że aby pasażerowi linii lotniczych przysługiwało odszkodowanie przewidziane w art. 5 ust. 1 i art. 7 ust. 1 tego rozporządzenia w przypadku opóźnienia lotu o co najmniej trzy godziny w stosunku do pierwotnie zaplanowanej przez przewoźnika lotniczego godziny przylotu, pasażer ten powinien stawić się w odpowiednim czasie na odprawę.

- 21 Z art. 3 ust. 1 lit. a) i art. 3 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 wynika, że rozporządzenie to ma zastosowanie do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego, do którego mają zastosowanie postanowienia traktatu, pod warunkiem, po pierwsze, że pasażerowie ci posiadają potwierdzoną rezerwację na dany lot, a po drugie, że stawiają się oni w odpowiednim czasie na odprawę, z wyjątkiem przypadku odwołania lotu, o którym mowa w art. 5 wspomnianego rozporządzenia. Ponieważ te dwa warunki mają charakter kumulatywny, nie można domniemywać stawienia się pasażera na odprawę na podstawie okoliczności, że posiada on potwierdzoną rezerwację na dany lot (postanowienie z dnia 24 października 2019 r., *easyJet Airline*, C-756/18, EU:C:2019:902, pkt 25). Należy uściślić, że skuteczność (*effet utile*) tego art. 3 ust. 2 lit. a) wymaga, aby pasażerowie stawili się w odpowiednim czasie na lotnisku, a dokładniej u przedstawiciela obsługującego przewoźnika lotniczego, po to, by przewieziono ich do planowego miejsca lądowania, nawet jeśli odprawili się już przez Internet przed przyjazdem na lotnisko.
- 22 W niniejszej sprawie wątpliwości sądu odsyłającego opierają się na przesłance, że dany pasażer nie stawił się na odprawę w odpowiednim czasie. W tych okolicznościach zastosowanie rozporządzenia nr 261/2004 wymaga tego, by w ramach art. 3 ust. 2 lit. a) tego rozporządzenia duże opóźnienie przylotu do miejsca docelowego, to znaczy opóźnienie wynoszące co najmniej trzy godziny, było traktowane na równi z odwołaniem lotu w rozumieniu art. 5 tego rozporządzenia.
- 23 W tym względzie należy zauważyć w pierwszej kolejności, że Trybunał orzekł już, iż art. 5 i 7 rozporządzenia nr 261/2004 w świetle zasady równego traktowania należy interpretować w ten sposób, że, pasażerów opóźnionych lotów można, po pierwsze, traktować jak pasażerów odwołanych lotów do celów stosowania prawa do odszkodowania, o którym mowa w art. 7 ust. 1 tego rozporządzenia, a po drugie, mogą oni podnieść to prawo do odszkodowania, jeżeli z powodu opóźnionego lotu doznają straty czasu wynoszącej co najmniej trzy godziny, czyli jeżeli przybędą do miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po godzinie przylotu zaplanowanej pierwotnie przez przewoźnika lotniczego [zob. podobnie wyroki: z dnia 19 listopada 2009 r., *Sturgeon i in.*, C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 60, 61, 69; a także z dnia 7 lipca 2022 r., *SATA International – Azores Airlines (Awaria systemu dostawy paliwa)*, C-308/21, EU:C:2022:533, pkt 19 i przytoczone tam orzecznictwo].
- 24 W wyroku z dnia 19 listopada 2009 r., *Sturgeon i in.* (C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 49, 52, 60), Trybunał porównał rodzaj i zakres niedogodności i szkód spotykających pasażera odwołanego lotu, który musiał czekać na zaproponowanie mu lotu alternatywnego, z tymi doznanymi przez pasażera, którego lot uległ opóźnieniu. Ten ostatni musiał więc czekać na to, aż samolot będzie gotowy do startu, i siłą rzeczy stawił się na odprawę, ponieważ wszedł na pokład. Pasażerowie obu tych kategorii musieli zatem wykazać się cierpliwością, aby dotrzeć do swojego miejsca docelowego, w związku z czym ponieśli niezaprzeczalnie szkodę polegającą na stracie czasu, która ze względu na jej nieodwracalny charakter może zostać naprawiona jedynie w drodze odszkodowania. Pasażerowie ci, którzy ponieśli analogiczną szkodę, nie mogli, zgodnie z zasadą równego traktowania, być traktowani w odmienny sposób.
- 25 Kluczowym elementem, który skłonił Trybunał do zrównania dużego opóźnienia przylotu z odwołaniem lotu, jest fakt, że pasażerowie lotu, którego dotyczy duże opóźnienie, ponoszą, podobnie jak pasażerowie odwołanego lotu, szkodę, która urzeczywistnia się poprzez nieodwracalną stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, która może zostać naprawiona jedynie w drodze odszkodowania (zob. podobnie wyroki: z dnia 19 listopada 2009 r., *Sturgeon i in.*, C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 52, 53, 61; z dnia 23 października 2012 r., *Nelson*

i in., C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, pkt 54; a także z dnia 12 marca 2020 r., Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, pkt 23). Tak więc w przypadku odwołania lotu lub dużego opóźnienia przylotu do miejsca docelowego prawo do odszkodowania określone w art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 jest nierozzerwalnie związane z istnieniem tej straty czasu wynoszącej co najmniej trzy godziny.

- 26 Tymczasem zaś pasażer, który nie udał się na lotnisko – jak wydaje się to mieć miejsce w przypadku powoda w postępowaniu głównym – ponieważ posiadał informacje wystarczające, aby stwierdzić, że lot dotrze do miejsca docelowego z dużym opóźnieniem, z wszelkim prawdopodobieństwem nie poniósł takiej straty czasu.
- 27 Należy bowiem przypomnieć, że strata czasu nie jest szkodą powstałą w wyniku opóźnienia, lecz stanowi niedogodność, podobnie jak inne niedogodności właściwe sytuacjom odmowy przyjęcia na pokład, odwołania lotu oraz dużego opóźnienia, i im towarzyszące, takie jak niewygodna, tymczasowa pozbawienie zwykle dostępnych środków komunikacji (wyrok z dnia 23 października 2012 r., Nelson i in., C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, pkt 51) lub niemożność nieprzerwanego prowadzenia spraw osobistych, rodzinnych, towarzyskich lub zawodowych (zob. podobnie wyrok z dnia 4 września 2014 r., Germanwings, C-452/13, EU:C:2014:2141, pkt 20, 21).
- 28 W tym względzie, ponieważ straty czasu uprawniającej do odszkodowania na podstawie art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 doznają w ten sam sposób wszyscy pasażerowie opóźnionych lotów, można jej zadośćuczynić za pomocą ujednoliconego środka, bez konieczności dokonywania jakiegokolwiek oceny indywidualnej sytuacji poszczególnych pasażerów. Tym samym środek taki może być zastosowany natychmiast (wyrok z dnia 23 października 2012 r., Nelson i in., C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, pkt 52).
- 29 W drugiej kolejności należy podkreślić, że w pkt 33–36 i 39 wyroku z dnia 19 listopada 2009 r., Sturgeon i in. (C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716), potwierdzonego w szczególności wyrokiem z dnia 21 grudnia 2021 r., Corendon Airlines (C-395/20, EU:C:2021:1041, pkt 18), Trybunał stwierdził, że loty odwołane i opóźnione stanowią dwie odrębne kategorie lotów, ponieważ – zgodnie z art. 2 lit. l) tego rozporządzenia – w odróżnieniu od opóźnienia lotu odwołanie jest konsekwencją faktu, że zaplanowany pierwotnie lot się nie odbył.
- 30 Tymczasem w przypadku gdy lot ma duże opóźnienie, może on dojść do skutku, w związku z czym czynności związane z odprawą powinny zostać przeprowadzone. Wynika z tego, że pasażerowie opóźnionego lotu nie mogą być zwolnieni z obowiązku stawienia się na odprawę, określonego wyraźnie w art. 3 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004.
- 31 Z powyższych rozważań wynika zatem, że w ramach art. 3 ust. 2 lit. a) tego rozporządzenia dużego opóźnienia przylotu do miejsca docelowego nie należy traktować na równi z odwołaniem lotu.
- 32 W ostatniej kolejności należy wskazać, że szkodę spowodowaną brakiem przybycia na spotkanie służbowe należy uznać za szkodę indywidualną, nierozzerwalnie związaną z osobistą sytuacją danego pasażera i z tego względu nie może ona zostać naprawiona w drodze odszkodowania określonego w art. 7 ust. 1 tego rozporządzenia, które ma na celu naprawienie w sposób ujednolicony i natychmiastowy jedynie szkody niemal identycznej dla wszystkich pasażerów, których ona dotyczy (zob. podobnie wyrok z dnia 29 lipca 2019 r., Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, pkt 28, 30, 31, 33).

- 33 Jednakże taka indywidualna szkoda może być przedmiotem „dalszego odszkodowania” w rozumieniu art. 12 rozporządzenia nr 261/2004, które wymaga oparcia roszczenia na prawie krajowym lub międzynarodowym [zob. podobnie wyroki: z dnia 29 lipca 2019 r., Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, pkt 35, 36; a także z dnia 8 czerwca 2023 r., Austrian Airlines (Lot repatriacyjny), C-49/22, EU:C:2023:454, pkt 36].
- 34 W świetle powyższego odpowiedź na pytanie pierwsze powinna brzmieć następująco: art. 3 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że aby pasażerowi linii lotniczych przysługiwało odszkodowanie przewidziane w art. 5 ust. 1 i art. 7 ust. 1 tego rozporządzenia w przypadku dużego opóźnienia lotu, to znaczy o co najmniej trzy godziny w stosunku do pierwotnie zaplanowanej przez przewoźnika lotniczego godziny przylotu, pasażer ten powinien stawić się w odpowiednim czasie na odprawę, a jeśli odprawił się już przez Internet, powinien stawić się w odpowiednim czasie na lotnisku u przedstawiciela obsługującego przewoźnika lotniczego.

W przedmiocie pytania drugiego

- 35 Biorąc pod uwagę odpowiedź udzieloną na pytanie pierwsze, nie ma potrzeby udzielania odpowiedzi na pytanie drugie, ponieważ nie ma znaczenia fakt, że pasażer dysponował wystarczająco pewnymi poszlakami, że przylot do miejsca docelowego nastąpi z dużym opóźnieniem.

W przedmiocie kosztów

- 36 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (trzecia izba) orzeka, co następuje:

Artykuł 3 ust. 2 lit. a) 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:

aby pasażerowi linii lotniczych przysługiwało odszkodowanie przewidziane w art. 5 ust. 1 i art. 7 ust. 1 tego rozporządzenia w przypadku dużego opóźnienia lotu, to znaczy o co najmniej trzy godziny w stosunku do pierwotnie zaplanowanej przez przewoźnika lotniczego godziny przylotu, pasażer ten powinien stawić się w odpowiednim czasie na odprawę, a jeśli odprawił się już przez Internet, powinien stawić się w odpowiednim czasie na lotnisku u przedstawiciela obsługującego przewoźnika lotniczego.

Podpisy