

w zmienionym brzmieniu, oraz prawdopodobieństwo, że zainteresowana osoba byłaby narażona na straty gospodarcze, a także ich rozmiar w przypadku, gdyby osoba ta nie mogła zakończyć stosunków handlowych z osobą ujętą w wykazie osób objętych rozpatrywanymi sankcjami wtórnymi wynikającymi z przepisów prawnych określonych w załączniku do wspomnianego rozporządzenia, w zmienionym brzmieniu.

(¹) Dz.U. C 201 z 15.6.2020.

Wyrok Trybunału (pierwsza izba) z dnia 21 grudnia 2021 r. (wnioski o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożone przez Landgericht Düsseldorf, Landesgericht Korneuburg – Niemcy, Austria) – AD, BE, CF/Corendon Airlines (C-146/20), JG, LH, MI, NJ/OP, działający w charakterze syndyka masy upadłości Azurair GmbH, (C-188/20), Eurowings GmbH/flightright GmbH (C-196/20), AG, MG, HG/Austrian Airlines AG (C-270/20)

(Sprawy połączone C-146/20, C-188/20, C-196/20 i C-270/20) (¹)

[Odesłanie prejudycjalne – Transport lotniczy – Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 – Wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odwołania lub dużego opóźnienia lotów – Artykuły 2 i 3 – Pojęcia „obsługującego przewoźnika lotniczego”, „potwierdzonej rezerwacji” i „planowego czasu przylotu” – Artykuły 5, 7 i 8 – Przyśpieszenie godziny odlotu względem pierwotnie przewidzianej godziny odlotu – Kwalifikacja – Obniżenie kwoty odszkodowania – Oferta zmiany planu podróży – Artykuł 14 – Obowiązek informowania pasażerów o przysługujących im prawach – Zakres]

(2022/C 84/10)

Język postępowania: niemiecki

Sądy odsyłające

Landgericht Düsseldorf, Landesgericht Korneuburg

Strony w postępowaniu głównym

(Sprawa C-146/20)

Strona powodowa: AD, BE, CF

Strona pozwana: Corendon Airlines

(Sprawa C-188/20)

Strona powodowa: JG, LH, MI, NJ

Strona pozwana: OP, działający w charakterze syndyka masy upadłości Azurair GmbH

Przy udziale: alltours flugreisen GmbH

(Sprawa C-196/20)

Strona powodowa: Eurowings GmbH

Strona pozwana: flightright GmbH

(Sprawa C-270/20)

Strona powodowa: AG, MG, HG

Strona pozwana: Austrian Airlines AG

Sentencja

- 1) 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 pasażer posiada „potwierdzoną rezerwację” w rozumieniu tego przepisu, jeżeli organizator wycieczek przekazuje temu pasażerowi, z którym jest związany umową, „inny dowód” w rozumieniu art. 2 lit. g) tego rozporządzenia, który zawiera przyrzeczenie przewozu tego pasażera określonym lotem, zidentyfikowanym poprzez wskazanie miejsca i czasu odlotu i przylotu oraz numeru lotu, nawet jeżeli ten organizator wycieczek nie otrzymał od danego przewoźnika lotniczego potwierdzenia czasu odlotu i przylotu dotyczących tego lotu.
- 2) Artykuł 2 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że przewoźnik lotniczy może zostać uznany za „obsługującego przewoźnika lotniczego” w rozumieniu tego przepisu w odniesieniu do danego pasażera, gdy ów pasażer zawarł umowę z organizatorem wycieczek na konkretny lot obsługiwany przez tego przewoźnika lotniczego, przy czym przewoźnik lotniczy nie potwierdził rozkładu godzin lotu ani organizator wycieczek nie dokonał rezerwacji dla tego pasażera u owego przewoźnika lotniczego.
- 3) Artykuł 2 lit. h), art. 5 ust. 1 lit. c), art. 7 ust. 1 zdanie drugie i art. 7 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że planowy czas przylotu danego lotu w rozumieniu tych przepisów może, dla celów odszkodowania należnego na podstawie art. 7 tego rozporządzenia, wynikać z „innych dowodów” w rozumieniu art. 2 lit. g) tego rozporządzenia, które zostały przekazane pasażerowi przez organizatora wycieczek.
- 4) Artykuł 2 lit. l) i art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że lot jest uznany za „odwołany”, gdy obsługujący przewoźnik lotniczy przyspiesza go o ponad godzinę.
- 5) Artykuł 7 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że nie ma on zastosowania do sytuacji, w której godzina przylotu przyspieszonego lotu mieści się w granicach określonych w tym przepisie.
- 6) Artykuł 5 ust. 1 lit. a) i art. 8 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że informacja o przyspieszeniu lotu przekazana pasażerowi przed rozpoczęciem podróży może stanowić „ofertę zmiany planu podróży” w rozumieniu tego ostatniego z wskazanych przepisów.
- 7) Artykuł 14 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że nakłada on na obsługującego przewoźnika lotniczego obowiązek poinformowania pasażera lotniczego o dokładnej nazwie i adresie przedsiębiorstwa, od którego może on dochodzić odszkodowania na podstawie art. 7 tego rozporządzenia, oraz, w danym przypadku, wskazania dokumentów, które powinien on załączyć do swojego żądania w przedmiocie odszkodowania, przy czym nie nakłada na tego przewoźnika obowiązku poinformowania pasażera lotniczego o dokładnej kwocie odszkodowania, które ten pasażer może ewentualnie uzyskać na podstawie art. 7 tego rozporządzenia.

(¹) Dz.U. C 230 z 13.7.2020.
Dz.U. C 271 z 17.8.2020.
Dz.U. C 279 z 24.08.2020.