Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (pierwsza izba)

z dnia 21 grudnia 2021 r.*

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

W sprawach połączonych C-146/20, C-188/20, C-196/20 i C-270/20

mających za przedmiot cztery wnioski o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, spośród których jeden został złożony przez Landesgericht Korneuburg (sąd okręgowy w Korneuburgu, Austria) postanowieniem z dnia 16 czerwca 2020 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 18 czerwca 2020 r. (C-270/20), a trzy zostały złożone przez Landgericht Düsseldorf (sąd krajowy w Düsseldorfie, Niemcy) postanowieniami z dnia 17 lutego 2020 r. (C-146/20), a także z dnia 6 kwietnia 2020 r. (C-188/20 i C-96/20), które wpłynęły do Trybunału w dniu 20 marca 2020 r. (C-146/20), w dniu 30 kwietnia 2020 r. (C-188/20) i w dniu 6 maja 2020 r. (C-196/20), w postępowaniach:

AD,

BE,

CF

przeciwko

Corendon Airlines (C-146/20),

oraz

JG,

LH,

MI,

NJ,

* Język postępowania: niemiecki.

przeciwko

OP, działającego w charakterze syndyka masy upadłości Azurair GmbH,

przy udziale:

alltours flugreisen GmbH (C-188/20),

oraz

Eurowings GmbH

przeciwko

flightright GmbH (C-196/20),

oraz

AG,

MG,

HG,

przeciwko

Austrian Airlines AG (C-270/20),

TRYBUNAŁ (pierwsza izba),

w składzie: L. Bay Larsen, wiceprezes Trybunału, pełniący obowiązki prezesa pierwszej izby, J.-C. Bonichot i M. Safjan (sprawozdawca), sędziowie,

rzecznik generalny: P. Pikamäe,

sekretarz: D. Dittert, kierownik wydziału,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 16 czerwca 2021 r.,

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

– w imieniu JG, LH, MI, NJ – H. Hopperdietzel, Rechtsanwalt,

– w imieniu Eurowings GmbH – Y. Pochyla i W. Bloch, Rechtsanwälte,

– w imieniu AG, MG i HG – F. Puschkarski, Rechtsanwältin,

– w imieniu Corendon Airlines oraz OP, działającego w charakterze syndyka masy upadłości Azurair GmbH – N. Serfort, Rechtsanwalt,

– w imieniu flightright GmbH – początkowo T. Mauser, a następnie R. Weist i M. Michel, Rechtsanwälte,

– w imieniu Austrian Airlines AG – C. Krones, Rechtsanwalt,

– w imieniu rządu niemieckiego – J. Möller, M. Hellmann, J. Heitz, U. Kühne i U. Bartl, w charakterze pełnomocników,

– w imieniu rządu austriackiego – A. Posch, Dr G. Kunnert i J. Schmoll, w charakterze pełnomocników,

– w imieniu Komisji Europejskiej – K. Simonsson, R. Pethke i G. Braun, w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 23 września 2021 r.,

wydaje następujący

Wyrok

1 Wnioski o wydanie orzeczeń w trybie prejudycjalnym dotyczą wykładni art. 2 lit. b), f)-h) i l), art. 3 ust. 2 lit. a), art. 5 ust. 1, art. 7 ust. 1 i 2, art. 8 ust. 1 lit. b) oraz art. 14 ust. 2 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 Wnioski te zostały przedstawione w ramach sporów między pasażerami lotniczymi a liniami lotniczymi (C-146/20, C-188/20 i C-270/20) oraz między liniami lotniczymi a spółką flightright GmbH będącą następcą prawnym pasażerów lotniczych (C-196/20) w przedmiocie odszkodowania dla tych pasażerów na podstawie rozporządzenia nr 261/2004.

Ramy prawne

3 Zgodnie z motywami 1 i 20 rozporządzenia nr 261/2004:

„(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.

[…]

(20) Pasażerowie powinni zostać w pełni poinformowani o ich prawach wynikających z odmowy przyjęcia na pokład oraz odwołania lub dużego opóźnienia ich lotów, tak by mogli skutecznie korzystać z przysługujących im praw”.

4 Artykuł 2 tego rozporządzenia stanowi:

„Do 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;

[…]

f) »bilet« oznacza ważny dokument uprawniający do przewozu lub coś równoważnego w formie innej niż papierowa, w tym w formie elektronicznej, wydany lub autoryzowany przez przewoźnika lotniczego lub jego autoryzowanego przedstawiciela;

g) »rezerwacja« oznacza fakt posiadania przez pasażera biletu lub innego dowodu potwierdzającego, że rezerwacja została przyjęta i zarejestrowana przez przewoźnika lotniczego lub organizatora wycieczek;

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 [planowy] czas przylotu;

[…]

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

5 Artykuł 3 tego rozporządzenia 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 [Unii].

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, lub

b) bez względu na przyczynę zostali przeniesieni przez przewoźnika lotniczego lub organizatora wycieczek z lotu, na który mieli rezerwacje, na inny lot.

[…]”.

6 Artykuł 5 tego rozporządzenia stanowi w ust. 1:

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

a) otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 8;

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 [nie wcześniejszy niż na] 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 [nie wcześniejszy niż na godzinę] przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej dwie godziny po planowym czasie przylotu”.

7 Zgodnie z art. 7 rozporządzenia nr 261/2004:

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

[…]

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

[…]

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

[…]

b) o trzy godziny w przypadku wszystkich lotów wewnątrzwspólnotowych dłuższych niż 1500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1500 do 3500 kilometrów; […]

[…]

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

[…]”.

8 Artykuł 8 ust. 1 tego rozporządzenia stanowi:

„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 jakiemukolwiek 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”.

9 Artykuł 13 tego rozporządzenia 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. Analogicznie przepisy niniejszego rozporządzenia nie mogą być interpretowane jako ograniczające prawo organizatora wycieczek lub osoby trzeciej, niebędącej pasażerem, z którym obsługujący przewoźnik lotniczy podpisał umowę, do dochodzenia, zgodnie z właściwym prawem, odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego”.

10 Zgodnie z art. 14 ust. 2 tego rozporządzenia:

„Obsługujący przewoźnik lotniczy, który odmawia przyjęcia na pokład lub odwołuje lot, wręcza każdemu pasażerowi, którego to dotyczy, pisemną informację o przepisach na temat odszkodowania i pomocy zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Wręcza również odpowiednią informację każdemu

pasażerowi dotkniętemu opóźnieniem o co najmniej dwie godziny. Pasażer otrzymuje również pisemną informację o sposobach skontaktowania się z wyznaczonym organem krajowym, o którym mowa w art. 16".

Postępowania główne i pytania prejudycjalne

Sprawa C-146/20

11 Pasażerowie AD, BE i CF zarezerwowali za pośrednictwem biura podróży imprezę turystyczną do Antalyi (Turcja). W następstwie tej rezerwacji przewoźnik lotniczy Corendon Airlines potwierdził, że lot z Düsseldorfu (Niemcy) do Antalyi odbędzie się w dniu 18 maja 2018 r. i jako godzinę odlotu wskazał 10.20. Następnie Corendon Airlines przyśpieszył ów lot o godzinę i czterdzieści minut, na godzinę 08.40 tego samego dnia, zachowując jednakże ten sam numer lotu.

12 Ponieważ pasażerowie ci nie mogli wziąć udziału w przyśpieszonym w ten sposób locie, wnieśli oni powództwo przeciwko Corendon Airlines do Amtsgericht Düsseldorf (sądu rejonowego w Düsseldorfie, Niemcy), żądając między innymi odszkodowania na podstawie art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004. Na poparcie żądań pozwu pasażerowie podnieśli, że nie zostali poinformowani o przyśpieszeniu ich lotu, oraz że było ono w rzeczywistości równoznaczne z „odwołaniem" tego lotu w rozumieniu art. 5 ust. 1 tego rozporządzenia. Z kolei Corendon Airlines stwierdził, że owi pasażerowie zostali poinformowani o przyspieszeniu ich lotu przez organizatora wycieczek w dniu 8 maja 2018 r.

13 Amtsgericht Düsseldorf (sąd rejonowy w Düsseldorfie) uznał, że przyśpieszenie lotu o godzinę i czterdzieści minut nie stanowiło „odwołania" tego lotu, ponieważ przyśpieszenie to było nieistotne, i w konsekwencji oddalił powództwo wskazanych pasażerów.

14 Pasażerowie ci wnieśli apelację od wyroku tego sądu do Landgericht Düsseldorf (sądu krajowego w Düsseldorfie) będącego sądem odsyłającym w sprawie C-146/20. Sąd ten zastanawia się, czy rozumowanie przyjęte przez Amtsgericht Düsseldorf (sąd rejonowy w Düsseldorfie) jest zgodne z rozporządzeniem nr 261/2004.

15 W tych okolicznościach Landgericht Düsseldorf (sąd krajowy w Düsseldorfie) postanowił 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 w przypadku lotu zarezerwowanego w ramach imprezy turystycznej, którego planowym czasem odlotu była godzina 10.20 (czasu lokalnego), obsługujący przewoźnik przyśpiesza czas odlotu, wyznaczając go na godzinę 8.40 (czasu lokalnego) tego samego dnia?

2) Czy powiadomienie na dziesięć dni przed rozpoczęciem podróży o przyśpieszeniu godziny odlotu z 10.20 (czasu lokalnego) na 8.40 (czasu lokalnego) tego samego dnia stanowi ofertę zmiany planu podróży w rozumieniu art. 5 ust. 1 lit. a) i art. 8 ust. 1 lit. b) tego rozporządzenia?".

Sprawa C-188/20

16 LH zarezerwowała w biurze podróży dla siebie i innych pasażerów imprezę turystyczną do Side (Turcja) obejmującą przewóz lotniczy w obie strony między Düsseldorfem a Antalyą.

17 W przekazanym LH dokumencie zatytułowanym „zgłoszenie podróży" wskazano dwa loty realizowane przez przewoźnika lotniczego Azurair GmbH: a mianowicie pierwszy lot o numerze ARZ 8711 w dniu 15 lipca 2018 r. z Düsseldorfu do Antalyi, z godziną odlotu przewidzianą o 6.00 i godziną przylotu przewidzianą o 10.30 oraz drugi lot o numerze ARZ 8712 w dniu 5 sierpnia 2018 r. z Antalyi do Düsseldorfu, z godziną odlotu przewidzianą o 12.00 i godziną przylotu przewidzianą o 14.45. Na owym dokumencie, obok tych informacji znajdowała się następująca uwaga napisana wielkimi literami: „Przewidywane godziny lotów – Dla Państwa własnego bezpieczeństwa proszę o sprawdzenie godzin lotów na biletach".

18 Pasażerowie odbyli podróż lotami o numerach wskazanych w tym dokumencie. Jednakże w przypadku lotu docelowego dotarli oni do Antalyi w dniu 16 lipca 2018 r. o godzinie 1.19, a w przypadku lotu powrotnego samolot wystartował w dniu 5 sierpnia 2018 r. o godzinie 5.10. W związku z powyższym pasażerowie ci pozwali Azurair przed Amtsgericht Düsseldorf (sądem rejonowym w Düsseldorfie, Niemcy), żądając zapłaty odszkodowania na podstawie art. 7 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004. Opierając się na informacjach podanych w „zgłoszeniu podróży", podnieśli oni, że lot docelowy odbył się z ponadtrzygodzinnym opóźnieniem przy przylocie, natomiast lot powrotny został odwołany, ponieważ przyśpieszenie lotu należy zakwalifikować jako „odwołanie" w rozumieniu art. 5 ust. 1 tego rozporządzenia.

19 Z kolei Azurair podniósł, że nie przygotowywał planu tych lotów według rozkładu godzin wskazanego w „zgłoszeniu podróży", lecz że plan lotów odpowiada danym zawartym w dokumencie „potwierdzenie podróży/faktura" przekazanym w dniu 22 stycznia 2018 r. spółce alltours flugreisen GmbH będącej organizatorem wycieczek.

20 Zgodnie z tym planem lotów samolot w ramach lotu docelowego miał wystartować w dniu 15 lipca 2018 r. o godzinie 20.05 i wylądować o godzinie 0.40 następnego dnia, a samolot w ramach lotu powrotnego miał wystartować w dniu 5 sierpnia 2018 r. o godzinie 8.00 i wylądować o godzinie 10.50. W przypadku lotu docelowego, jak został on wskazany w tym planie, opóźnienie przy przylocie nie stanowiło opóźnienia o trzy lub więcej godzin. Co się tyczy lotu powrotnego, mimo że rzeczywiście został on przyśpieszony, również w stosunku do planu lotów wskazanego przez Azurair, przyśpieszenie nie stanowi według niego „odwołania" w rozumieniu art. 2 lit. l) wskazanego rozporządzenia. Ponadto Azurair wniósł, aby ewentualne odszkodowanie zostało pomniejszone na podstawie art. 7 ust. 2 lit. b) tego rozporządzenia, ponieważ pasażerowie dotarli do miejsca docelowego jedynie na dwie godziny i pięćdziesiąt minut przed planowym czasem przylotu.

21 Amtsgericht Düsseldorf (sąd rejonowy w Düsseldorfie) oddalił powództwo na tej podstawie, że „zgłoszenie podróży" nie stanowiło potwierdzenia „rezerwacji" w rozumieniu art. 2 lit. g) rozporządzenia nr 261/2004, ponieważ z dokumentu tego wyraźnie wynikało, że rozkład godzin lotu miał jedynie charakter tymczasowy. Z postanowienia odsyłającego wynika, że brak było dokumentu, który można byłoby określić jako „bilet" w rozumieniu art. 2 lit. f) tego rozporządzenia.

22 Pasażerowie lotniczy wnieśli apelację od wyroku tego sądu do Landgericht Düsseldorf (sądu krajowego w Düsseldorfie) będącego sądem odsyłającym w sprawie C-188/20. Powziął on wątpliwość, czy stanowisko przyjęte przez Amtsgericht Düsseldorf (sąd rejonowy w Düsseldorfie) jest zgodne z przepisami rozporządzenia nr 261/2004.

23 W tych okolicznościach Landgericht Düsseldorf (sąd krajowy w Düsseldorfie) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy pasażer posiada »potwierdzoną rezerwację« w rozumieniu art. 3 ust. 2 lit. a) rozporządzenia [nr 261/2004], jeżeli otrzymał od organizatora wycieczek, z którym pozostaje w stosunku umownym, »inny dowód« w rozumieniu art. 2 lit. g) [tego rozporządzenia], na podstawie którego przyrzeczono mu przewóz określonym lotem, zindywidualizowanym przez miejsce odlotu i przylotu, czas odlotu i przylotu oraz numer lotu, przy czym organizator wycieczek nie dokonał rezerwacji miejsca na ten lot u danego przewoźnika lotniczego i nie otrzymał od tego przewoźnika potwierdzenia takiej rezerwacji?

2) Czy przewoźnika lotniczego należy uznać w stosunku do pasażera za »obsługującego przewoźnika« lotniczego w rozumieniu art. 2 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004 już wówczas, gdy pasażer ten pozostaje wprawdzie w stosunku umownym z organizatorem wycieczek, który przyrzekł mu przewóz określonym lotem, zindywidualizowanym przez miejsce odlotu i przylotu, czas odlotu i przylotu oraz numer lotu, jednak organizator wycieczek nie zarezerwował miejsca dla tego pasażera, a tym samym nie doszło do nawiązania stosunku umownego z przewoźnikiem lotniczym w odniesieniu do tego lotu?

3) Czy »planowy czas przylotu« w rozumieniu art. 2 lit. h), art. 5 ust. 1 lit. c), art. 7 ust. 1 zdanie drugie i art. 7 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 dla celów odszkodowania z powodu odwołania lub dużego opóźnienia w przylocie może wynikać z »innego dowodu«, wystawionego pasażerowi przez organizatora wycieczek, czy też w tym zakresie należy oprzeć się na bilecie w rozumieniu art. 2 lit. f) [tego rozporządzenia]?

4) Czy ma miejsce odwołanie lotu w rozumieniu art. 2 lit. l) i art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004, gdy obsługujący przewoźnik lotniczy, w przypadku lotu zarezerwowanego w ramach imprezy turystycznej, przyśpiesza odlot, tak by odbył się o co najmniej dwie godziny i dziesięć minut wcześniej w tym samym dniu?

5) Czy obsługujący przewoźnik lotniczy może pomniejszyć odszkodowanie przewidziane w art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 na podstawie art. 7 ust. 2, jeżeli przedział czasowy, w ramach którego dokonano przełożenia lotu na wcześniejszą godzinę, mieści się w przedziałach czasowych wskazanych w tym ostatnim przepisie?

6) Czy powiadomienie przed rozpoczęciem podróży o przyśpieszeniu godziny odlotu stanowi ofertę zmiany planu podróży w rozumieniu art. 5 ust. 1 lit. a) i art. 8 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004?

7) Czy art. 14 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 nakłada na obsługującego przewoźnika lotniczego obowiązek powiadomienia pasażera o tym, od kogo – ze wskazaniem dokładnej nazwy i adresu przedsiębiorstwa – i w jakiej wysokości, z podziałem na kwoty w zależności od odległości lotu, może żądać zapłaty odszkodowania i ewentualnie, jakie dokumenty powinien dołączyć do swojego żądania?”.

Sprawa C-196/20

24 W dniu 24 października 2017 r. dwaj pasażerowie zarezerwowali w biurze podróży imprezę turystyczną obejmującą przewóz lotniczy w obie strony między Hamburgiem (Niemcy) a Palma de Mallorca (Hiszpania).

25 W przekazanym tym pasażerom przez organizatora wycieczek, ITS, dokumencie dotyczącym „zgłoszenia podróży" wskazano lot docelowy realizowany przez przewoźnika lotniczego Eurowings o numerze EW 7582 w dniu 22 maja 2018 r., którego godzinę odlotu przewidziano o 7.30 i godzinę przylotu przewidziano o 10.05.

26 Wspomniani pasażerowie istotnie odbyli podróż wskazanym powyżej lotem. Jednakże dotarli oni do miejsca docelowego nie o godzinie 10.05, lecz o godzinie 21.08. Ponieważ pasażerowie ci przenieśli ewentualne roszczenia odszkodowawcze wynikające z rozporządzenia nr 261/2004 na spółkę flightright, ta ostatnia wytoczyła powództwo przed Amtsgericht Düsseldorf (sąd rejonowy w Düsseldorfie), podnosząc, że pasażerowie ci dysponowali potwierdzoną rezerwacją na omawiany lot, a jego przylot był zaplanowany na godzinę 10.05.

27 Eurowings podniósł w odpowiedzi, że pasażerowie dysponowali potwierdzoną rezerwacją na lot EW 7582, którego przylot był zaplanowany na godzinę 19.05. Opóźnienie wyniosło zatem mniej niż trzy godziny, co nie daje prawa do odszkodowania na podstawie rozporządzenia nr 261/2004.

28 Amtsgericht Düsseldorf (sąd rejonowy w Düsseldorfie) uwzględnił powództwo flightright na tej podstawie, że „zgłoszenie podróży" wydane przez organizatora wycieczek, ITS, stanowiło potwierdzenie „rezerwacji" w rozumieniu art. 2 lit. g) w związku z art. 2 lit. f) rozporządzenia nr 261/2004. Sąd ten uznał bowiem, że przekazane tym pasażerom „zgłoszenie podróży" stanowi „inny dowód" w rozumieniu owego art. 2 lit. g), ponieważ przepis ten wymaga jedynie, aby rezerwacja została przyjęta przez organizatora wycieczek. Z postanowienia odsyłającego wynika, że brak było dokumentu, który można byłoby określić jako „bilet" w rozumieniu art. 2 lit. f) tego rozporządzenia.

29 Eurowings wniósł apelację od wyroku tego sądu do Landgericht Düsseldorf (sądu krajowego w Düsseldorfie) będącego sądem odsyłającym w sprawie C-196/20. Sąd ten zastanawia się zasadniczo, czy potwierdzenie rezerwacji wydane przez organizatora wycieczek, które nie opiera się na rezerwacji dokonanej u przewoźnika lotniczego, przeciwko któremu wystąpiono z roszczeniem odszkodowawczym, może być uznane za „potwierdzoną rezerwację" w rozumieniu art. 3 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004.

30 W tych okolicznościach Landgericht Düsseldorf (sąd krajowy w Düsseldorfie) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy pasażer posiada »potwierdzoną rezerwację« w rozumieniu art. 3 ust. 2 lit. a) rozporządzenia [nr 261/2004], jeżeli otrzymał od organizatora wycieczek, z którym pozostaje w stosunku umownym, »inny dowód« w rozumieniu art. 2 lit. g) [tego rozporządzenia], na podstawie którego przyrzeczono mu przewóz określonym lotem, zindywidualizowanym przez miejsce odlotu i przylotu, czas odlotu i przylotu oraz numer lotu, przy czym organizator wycieczek nie dokonał rezerwacji miejsca na ten lot u danego przewoźnika lotniczego i nie otrzymał od tego przewoźnika potwierdzenia takiej rezerwacji?

2) Czy przewoźnika lotniczego należy uznać w stosunku do pasażera za »obsługującego przewoźnika« lotniczego w rozumieniu art. 2 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004 już wówczas, gdy pasażer ten pozostaje wprawdzie w stosunku umownym z organizatorem wycieczek, który przyrzekł mu przewóz określonym lotem, zindywidualizowanym przez miejsce odlotu i przylotu, czas odlotu i przylotu oraz numer lotu, jednak organizator wycieczek nie zarezerwował miejsca dla tego pasażera, a tym samym nie doszło do nawiązania stosunku umownego z przewoźnikiem lotniczym w odniesieniu do tego lotu?

3) Czy »planowy czas przylotu« w rozumieniu art. 2 lit. h), art. 5 ust. 1 lit. c), art. 7 ust. 1 zdanie drugie i art. 7 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 dla celów odszkodowania z powodu odwołania lub dużego opóźnienia w przylocie może wynikać z »innego dowodu«, wystawionego pasażerowi przez organizatora wycieczek, czy też w tym zakresie należy oprzeć się na bilecie w rozumieniu art. 2 lit. f) [tego rozporządzenia]?".

Sprawa C-270/20

31 Pasażerowie AG, MG i HG zarezerwowali lot z Wiednia (Austria) do Kairu (Egipt) u przewoźnika lotniczego Austrian Airlines. Odlot był przewidziany na godzinę 22.15 w dniu 24 czerwca 2017 r., a przylot na godzinę 1.45 następnego dnia. W dniu lotu Austrian Airlines odwołała go i zaoferowała pasażerom lot w tym samym dniu o godzinie 10.20 z przylotem do Kairu o godzinie 13.50, na co pasażerowie wyrazili zgodę. Tym samym dotarli oni do miejsca docelowego na jedenaście godzin i pięćdziesiąt pięć minut przed pierwotnie przewidzianym czasem przylotu.

32 Austrian Airlines na drodze pozasądowej wypłaciła każdemu z tych pasażerów odszkodowanie w kwocie 200 EUR w zastosowaniu art. 7 ust. 2 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004, który przewiduje pomniejszenie o 50% kwoty odszkodowania przewidzianego w art. 7 ust. 1 lit. b) tego rozporządzenia.

33 Wskazani pasażerowie wnieśli pozew przeciwko Austrian Airlines do Bezirksgericht Schwechat (sądu rejonowego w Schwechat, Austria), żądając pełnego odszkodowania zgodnie z art. 7 ust. 1 lit. b) tego rozporządzenia. Na poparcie swych żądań podnieśli oni, że mimo iż nie dotarli do Kairu z opóźnieniem, wcześniejsze przybycie doprowadziło do powstania u nich szkody równej szkodzie, która powstałaby w związku z dużym opóźnieniem, oraz stwierdzili, że zaakceptowali ofertę Austrian Airlines odbycia przyśpieszonego lotu, ponieważ druga z zaproponowanych przez przewoźnika opcji skutkowałaby utratą przez nich dwóch dni urlopu.

34 Bezirksgericht Schwechat (sąd rejonowy w Schwechat) oddalił powództwo, wskazując, że z jednoznacznego brzmienia art. 7 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 wynika, iż przepis ten ma zastosowanie również w sytuacjach, gdy pasażer dociera do miejsca docelowego wcześniejszym lotem.

35 Pasażerowie w sprawie C-270/20 wnieśli apelację od wyroku tego sądu do Landesgericht Korneuburg (sądu okręgowego w Korneuburgu, Austria) będącego sądem odsyłającym. Sąd ten zastanawia się, czy art. 7 ust. 2 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004, zgodnie z którym odszkodowanie może zostać pomniejszone o 50%, w sytuacji gdy opóźnienie przylotu nie przekracza trzech godzin, może znaleźć zastosowanie również w przypadku przylotu wcześniejszego względem pierwotnego planu lotu. Sąd odsyłający zwraca w tym względzie

uwagę, że w świetle kryteriów określonych w tym przepisie dużo wcześniejszy odlot może wiązać się dla pasażera z równie poważnymi niedogodnościami co przybycie do miejsca docelowego z opóźnieniem.

36 W tych okolicznościach Landesgericht Korneuburg (sąd okręgowy w Korneuburgu) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy art. 7 ust. 2 lit. b) [rozporządzenia nr 261/2004] należy interpretować w ten sposób, że przewoźnik lotniczy może pomniejszyć wysokość odszkodowania, o którym mowa w art. 7 ust. 1 lit. b) tego rozporządzenia, również wtedy, kiedy wskutek odwołania zarezerwowanego lotu oferuje się pasażerom lot alternatywny, w przypadku którego zarówno planowa godzina odlotu, jak i planowa godzina przylotu przypada jedenaście godzin i pięćdziesiąt pięć minut przed odpowiednimi godzinami odwołanego lotu?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego w sprawie C-188/20 i w sprawie C-196/20

37 Poprzez pytanie pierwsze w sprawie C-188/20, które jest identyczne z pytaniem pierwszym w sprawie C-196/20, Landgericht Düsseldorf (sąd krajowy w Düsseldorfie) zmierza zasadniczo do ustalenia, czy art. 3 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 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.

38 W niniejszym przypadku z postanowień odsyłających w sprawach C-188/20 i C-196/20 wynika, że dokument przekazany pasażerom lotniczym przez organizatora wycieczek zawierał informacje na temat godzin lotów, inne niż te, które przewoźnik lotniczy przekazał ostatecznie organizatorowi wycieczek. Tymczasem te ostatnie informacje nie zostały przekazane tym pasażerom, w związku z czym pasażerowie ci dysponowali jedynie informacjami zawartymi w dokumencie przekazanym przez organizatora wycieczek.

39 W tym względzie należy przypomnieć, że art. 3 rozporządzenia nr 261/2004 reguluje zakres stosowania tego rozporządzenia, wymagając na podstawie jego ust. 2 lit. a), by pasażer posiadał potwierdzoną rezerwację na dany lot.

40 Rozporządzenie nr 261/2004 nie definiuje pojęcia „potwierdzonej rezerwacji”. Jednakże pojęcie „rezerwacji” zostało natomiast zdefiniowane w art. 2 lit. g) tego rozporządzenia jako „fakt posiadania przez pasażera biletu lub innego dowodu potwierdzającego, że rezerwacja została przyjęta i zarejestrowana przez przewoźnika lotniczego lub organizatora wycieczek”.

41 Z definicji tej wynika, że rezerwację może stanowić „inny dowód” wskazujący, że rezerwacja została zaakceptowana i zarejestrowana przez przewoźnika lotniczego albo przez organizatora wycieczek. Wynika z tego, że rezerwacja przyjęta i zarejestrowana przez organizatora wycieczek ma tę samą wartość co rezerwacja przyjęta i zarejestrowana przez przewoźnika lotniczego.

42 W konsekwencji, jeżeli pasażer lotniczy dysponuje „innym dowodem” w rozumieniu art. 2 lit. g) rozporządzenia nr 261/2004 wydanym przez organizatora wycieczek, ten inny dowód jest równoznaczny z „rezerwacją” w rozumieniu tego przepisu.

43 W niniejszym przypadku sąd odsyłający wychodzi z założenia, że w sprawach C-188/20 i C-196/20 zgłoszenia podróży przekazane przez organizatora wycieczek pasażerom w postępowaniach głównych stanowią „inny dowód” w rozumieniu art. 2 lit. g) rozporządzenia nr 261/2004. Należy jednak zauważyć, w szczególności w ramach sytuacji rozpatrywanej w sprawie C-188/20, że zgłoszenie to wyraźnie wskazuje tymczasowy charakter informacji o godzinach lotów. W tych okolicznościach do tego sądu należy ustalenie, czy wspomniane zgłoszenia stanowią rzeczywiście przyjętą i zarejestrowaną rezerwację w rozumieniu owego art. 2 lit. g).

44 W przypadku odpowiedzi twierdzącej pytanie sądu odsyłającego dotyczy w szczególności kwestii, czy rezerwacja może również zostać „potwierdzona” w rozumieniu art. 3 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 przez organizatora wycieczek, a nie tylko przez przewoźnika lotniczego.

45 W tym względzie należy stwierdzić, że art. 3 ust. 2 lit. a) tego rozporządzenia nie precyzuje, czy organizator wycieczek może potwierdzić rezerwację.

46 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem przy dokonywaniu wykładni przepisu prawa Unii należy brać pod uwagę nie tylko jego brzmienie, lecz także kontekst, w jakim został on umieszczony, oraz cele regulacji, której część ten przepis stanowi (zob. podobnie wyrok z dnia 19 listopada 2009 r., Sturgeon i in., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 41 i przytoczone tam orzecznictwo).

47 Co się tyczy kontekstu, w jaki wpisuje się ten przepis, należy zauważyć, że szereg przepisów rozporządzenia nr 261/2004 nie rozróżnia organizatora wycieczek i przewoźnika lotniczego dla celów ich stosowania. Tak jest w szczególności w przypadku art. 3 ust. 2 lit. a) tiret pierwsze tego rozporządzenia, który przewiduje, że o czasie, w którym należy stawić się na odprawę, może powiadomić przewoźnik lotniczy, organizator wycieczek lub autoryzowane biuro podróży. Jest tak również w przypadku art. 3 ust. 2 lit. b) tego rozporządzenia, zgodnie z którym pasażer może zostać przeniesiony na inny lot zarówno przez przewoźnika lotniczego, jak i przez organizatora wycieczek.

48 Ponadto uznanie, że rezerwacja może zostać potwierdzona jedynie przez przewoźnika lotniczego, co oznaczałoby nałożenie na pasażera ciężaru weryfikacji informacji dostarczonych przez organizatora wycieczek, byłoby sprzeczne z celem polegającym na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony pasażerów lotniczych, ustanowionym w motywie 1 tego rozporządzenia.

49 Rozporządzenie nr 261/2004 ma bowiem na celu zapewnienie, aby ryzyko dostarczenia pasażerom przez organizatorów wycieczek nieprawidłowych informacji w trakcie wykonywania przez nich ich określonej działalności ponosił przewoźnik lotniczy. W tym kontekście pasażer nie bierze udziału w stosunkach między przewoźnikiem lotniczym a organizatorem wycieczek i nie można od niego wymagać, aby uzyskał informacje w tym zakresie.

50 Z powyższych rozważań wynika również, że okoliczność, iż organizator wycieczek nie otrzymał potwierdzenia przez danego przewoźnika lotniczego godzin odlotu i przylotu, nie może mieć wpływu na ocenę, o której mowa w pkt 43 niniejszego wyroku, której dokonanie należy do sądu odsyłającego.

51 W świetle powyższych rozważań na pytanie pierwsze w sprawie C-188/20 i w sprawie C-196/20 należy odpowiedzieć, że art. 3 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 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.

W przedmiocie pytania drugiego w sprawie C-188/20 i w sprawie C-196/20

52 Poprzez pytanie drugie w sprawie C-188/20, które jest identyczne z pytaniem drugim w sprawie C-196/20, Landgericht Düsseldorf (sąd krajowy w Düsseldorfie) zmierza w istocie do ustalenia, czy art. 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.

53 W tym względzie należy wskazać, że pojęcie „obsługującego przewoźnika lotniczego" zostało zdefiniowane w art. 2 lit. b) tego rozporządzenia jako oznaczające przewoźnika lotniczego wykonującego lub zamierzającego wykonać lot nie tylko zgodnie z umową zawartą z pasażerem, lecz również działającego w imieniu innej osoby, prawnej lub fizycznej, która zawarła umowę z tym pasażerem.

54 Definicja ta określa zatem dwie kumulatywne przesłanki uznania przewoźnika lotniczego za „obsługującego przewoźnika lotniczego", odnoszące się z jednej strony do wykonania danego lotu, a z drugiej strony do istnienia umowy zawartej z pasażerem (wyrok z dnia 4 lipca 2018 r., Wirth i inni, C-532/17, EU:C:2018:527, pkt 18).

55 W odniesieniu do pierwszej przesłanki, zawiera ona pojęcie „lotu", który stanowi jej element centralny. Trybunał orzekł już, że pojęcie to należy rozumieć jako „operację transportu lotniczego, stanowiącą tym samym w pewien sposób »odcinek« tego transportu, obsługiwany przez przewoźnika lotniczego, który wytycza jego trasę" (zob. wyrok z dnia 4 lipca 2018 r., Wirth i in., C-532/17, EU:C:2018:527, pkt 19 i przytoczone tam orzecznictwo).

56 Wynika z tego, że za obsługującego przewoźnika lotniczego należy uznać przewoźnika, który w ramach swojej działalności w zakresie transportu pasażerskiego podejmuje decyzję o przeprowadzeniu konkretnego lotu, włącznie z ustaleniem jego trasy, a tym samym o stworzeniu dla zainteresowanych oferty przewozu lotniczego. Podjęcie tego rodzaju decyzji oznacza bowiem, że przewoźnik ten ponosi odpowiedzialność za wykonanie tego lotu, w tym między innymi za ewentualne odwołanie lub duże opóźnienia w przylocie (wyrok z dnia 4 lipca 2018 r., Wirth i in., C-532/17, EU:C:2018:527, pkt 20).

57 W niniejszej sprawie bezsporne jest, że w sytuacjach rozpatrywanych w sprawach C-188/20 i C-196/20 jedyna zmiana dokonana przez przewoźnika lotniczego w stosunku do zgłoszenia podróży przekazanego pasażerom, o których mowa, dotyczyła rozkładu godzin lotu.

58 Tymczasem, jak wskazał rzecznik generalny w pkt 66 opinii, sama okoliczność, że dokonana przez pasażera u organizatora wycieczek rezerwacja zawiera informacje o godzinach lotu, które nie zostały potwierdzone przez przewoźnika lotniczego w ramach wewnętrznej rezerwacji między tym przewoźnikiem a tym organizatorem, nie jest wystarczająca, aby uznać, że przesłanki przewidziane w art. 2 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004 nie zostały spełnione.

59 Przewoźnik lotniczy, który złożył ofertę transportu lotniczego odpowiadającą ofercie wskazanej przez organizatora wycieczek w ramach jego stosunku z pasażerem, nawet jeśli możliwe są zmiany względem tej oferty, powinien zostać bowiem uznany za mającego zamiar wykonania lotu w rozumieniu art. 2 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004.

60 Taka interpretacja jest poparta celem zapewnienia wysokiego poziomu ochrony pasażerów lotniczych, ustanowionym w motywie 1 rozporządzenia nr 261/2004, ponieważ pozwala zagwarantować, że przewożonym pasażerom zostanie wypłacone odszkodowanie lub udzielone wsparcie bez konieczności uwzględnienia uzgodnień poczynionych przez przewoźnika lotniczego, który zdecydował się wykonać sporny lot w czasie innym od pierwotnie przewidzianego celem zapewnienia wykonania tego konkretnie lotu (zob. podobnie wyrok z dnia 4 lipca 2018 r., Wirth i in., C-532/17, EU:C:2018:527, pkt 23).

61 Należy również wyjaśnić, że w przypadku gdy obsługujący przewoźnik lotniczy byłby zobowiązany do wypłaty pasażerom odszkodowania na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 z powodu zachowania organizatora wycieczek, przewoźnik ten ma możliwość dochodzenia odszkodowania za poniesione szkody od organizatora wycieczek zgodnie z art. 13 tego rozporządzenia (zob. podobnie wyrok z dnia 11 maja 2017 r., Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, pkt 29 i przytoczone tam orzecznictwo).

62 Mając na uwadze powyższe, na pytanie drugie w sprawie C-188/20 i w sprawie C-196/20 należy odpowiedzieć, że art. 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.

W przedmiocie pytania trzeciego w sprawie C-188/20 i w sprawie C-196/20

63 Poprzez pytanie trzecie w sprawie C-188/20, które jest identyczne z pytaniem trzecim w sprawie C-196/20, Landgericht Düsseldorf (sąd krajowy w Düsseldorfie) zmierza zasadniczo do ustalenia, czy art. 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 lub czy konieczne jest w tym względzie, by widniał on na „bilecie" w rozumieniu art. 2 lit. f) tego rozporządzenia.

64 Tytułem wstępu należy zauważyć, że art. 2 lit. h), art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 1 zdanie drugie i ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004, które zawierają wyrażenie „planowy czas przylotu" dotyczą warunków, na jakich odszkodowanie ryczałtowe mogłoby być należne zgodnie z art. 7 tego rozporządzenia. Jednakże wspomniane rozporządzenie nie zawiera definicji pojęcia „planowego czasu przylotu".

65 W niniejszej sprawie bezsporne jest, że w sytuacjach rozpatrywanych w spawach C-188/20 i C-196/20 pasażerowie lotniczy posiadali jeden dokument zwany „zgłoszeniem podróży", nie będąc w posiadaniu dokumentu, który można by zakwalifikować jako „bilet" w rozumieniu art. 2 lit. f) tego rozporządzenia.

66 Niemniej jednak, jak wskazano w ramach badania pytania pierwszego w sprawach C-188/20 i C-196/20, pasażerowie mogą dysponować rezerwacją nie tylko będąc w posiadaniu biletu, lecz również „innego dowodu" w rozumieniu art. 2 lit. g) tego rozporządzenia. W związku z tym w niniejszej sprawie, w sytuacji gdy dokument dostarczony pasażerom, o których mowa w postępowaniu głównym, stanowi „inny dowód", należy stwierdzić, że pasażerowie ci dysponowali „rezerwacją" w rozumieniu tego przepisu, która wskazywała rozkład godzin lotu. Mogli oni zatem zasadnie uznać, że ponieważ nie zostali poinformowani o żadnej zmianie przez organizatora wycieczek lub przewoźnika lotniczego, rozkłady godzin wskazane na tej rezerwacji wskazywały planowe czasy odlotu i przylotu w rozumieniu przepisów, o których mowa w pkt 64 niniejszego wyroku.

67 Ponadto należy jeszcze uściślić, że wyrok z dnia 26 lutego 2013 r., Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106) nie podważa interpretacji, zgodnie z którą planowy czas przylotu danego lotu może wynikać z „innego dowodu" w rozumieniu art. 2 lit. g) rozporządzenia nr 261/2004. W odróżnieniu bowiem od okoliczności leżących u podstaw sytuacji rozpatrywanych w sprawach C-188/20 i C-196/20, należy stwierdzić, że w sprawie, w której zapadł ten wyrok, brak było interwencji organizatora wycieczek, a pasażer posiadał „bilet" w rozumieniu art. 2 lit. f) tego rozporządzenia.

68 W świetle powyższych rozważań na pytanie trzecie w sprawie C-188/20 i w sprawie C-196/20 należy odpowiedzieć, że art. 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.

W przedmiocie pytania czwartego w sprawie C-188/20 i pytania pierwszego w sprawie C-146/20

69 Poprzez pytanie czwarte w sprawie C-188/20, które jest analogiczne do pytania pierwszego w sprawie C-146/20, Landgericht Düsseldorf (sąd krajowy w Düsseldorfie) dąży w istocie do ustalenia, czy art. 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 przyśpiesza go o kilka godzin.

70 W tym względzie należy wskazać, że pojęcie „odwołania" zdefiniowano w art. 2 lit. l) tego rozporządzenia jako „nieodbycie się lotu, który był uprzednio planowany i na który zostało zarezerwowane przynajmniej jedno miejsce".

71 Pojęcie „lotu" nie zostało zdefiniowane w tym rozporządzeniu. Jednakże, jak przypomniano w pkt 55 niniejszego wyroku, lot polega co do istoty na „operacji transportu lotniczego, stanowiącej tym samym w pewien sposób »odcinek« tego transportu, obsługiwany przez przewoźnika lotniczego, który wytycza jego trasę" (wyrok z dnia 4 lipca 2018 r., Wirth i in., C-532/17, EU:C:2018:527, pkt 19 i przytoczone tam orzecznictwo).

72 Trybunał wyjaśnił z jednej strony, że trasa stanowi zasadniczy element lotu, który jest wykonywany zgodnie z planem uprzednio opracowanym przez przewoźnika lotniczego (wyrok z dnia 19 listopada 2009 r., Sturgeon i in., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 30).

73 Z drugiej strony, z zawartej w art. 2 lit. l) rozporządzenia nr 261/2004 definicji nie wynika w żaden sposób, by – poza faktem, że pierwotnie przewidziany lot się nie odbył – „odwołanie" tego lotu w rozumieniu tego przepisu wymagało przyjęcia wyraźnej decyzji o jego odwołaniu (wyrok z dnia 13 października 2011 r., Sousa Rodríguez i in., C-83/10, EU:C:2011:652, pkt 29).

74 Prawdą jest, że art. 2 lit. l) i art. 5 ust. 1 tego rozporządzenia nie precyzują sposobu, w jaki należy traktować przyśpieszenie lotu. Jednakże zgodnie z orzecznictwem przypomnianym w pkt 46 niniejszego wyroku wykładnia przepisu prawa Unii powinna uwzględniać jego brzmienie, jak również jego kontekst oraz cele regulacji, której część on stanowi.

75 W tym względzie, co się tyczy kontekstu, w jaki wpisują się art. 2 lit. l) i art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004, należy wskazać, że rozporządzenie to odnosi się do przypadków przyśpieszenia lotu w ramach zmian planu podróży, o których mowa w art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (ii) i (iii) owego rozporządzenia. Ten ostatni ze wskazanych przepisów przewiduje bowiem, że obsługujący przewoźnik lotniczy jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania pasażerowi, którego lot został odwołany, chyba że przewoźnik ten poinformuje go o odwołaniu w terminie przewidzianym w tym przepisie i zaoferuje pasażerowi zmianę planu podróży, umożliwiającą mu odlot nie wcześniej niż, w zależności od przypadku, jedna lub dwie godziny przed planowym czasem odlotu oraz dotarcie do miejsca docelowego w czasie krótszym niż, w zależności od przypadku, cztery lub dwie godziny po pierwotnie przewidzianym czasie przylotu.

76 Z powyższego wynika, że prawodawca Unii uznał, iż duże przyśpieszenie lotu może spowodować poważne niedogodności dla pasażerów z tych samych powodów co opóźnienie lotu, jako że w wyniku przyśpieszenia pasażerowie tracą możliwość swobodnego dysponowania własnym czasem oraz zorganizowania podróży lub pobytu zgodnie ze swoimi oczekiwaniami.

77 Jest tak w szczególności w przypadku, gdy pasażer, podjąwszy wszelkie wymagane środki ostrożności, nie jest w stanie stawić się na lot z powodu przyśpieszenia lotu, który zarezerwował. Tak jest również w przypadku, gdy pasażer jest zmuszony do dostosowania się w znaczący sposób do nowej godziny odlotu, aby móc skorzystać z danego lotu.

78 Ponadto należy przypomnieć, że główny cel realizowany przez rozporządzenie nr 261/2004 polega, jak wynika z jego motywu 1, na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony pasażerów (wyrok z dnia 17 września 2015 r., van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, pkt 26 i przytoczone tam orzecznictwo).

79 Trybunał orzekł w związku z tym, że w świetle tego celu przepisy przyznające prawa pasażerom lotniczym powinny być interpretowane szeroko (wyrok z dnia 22 kwietnia 2021 r., Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, pkt 61 i przytoczone tam orzecznictwo).

80 Jako że rozporządzenie nr 261/2004 dąży do zapewnienia naprawienia, w sposób ujednolicony i natychmiastowy, różnego rodzaju szkód, które stanowią poważne niedogodności przy transporcie lotniczym pasażerów (wyrok z dnia 3 września 2020 r., Delfly, C-356/19, EU:C:2020:633, pkt 25 i przytoczone tam orzecznictwo) oraz z uwagi na poważne niedogodności,

jakie mogą powstać dla pasażerów w okolicznościach takich jak te, o których mowa w pkt 76 niniejszego wyroku, pojęcie „odwołania” należy interpretować w ten sposób, że obejmuje ono sytuację, w której lot jest znacznie przyśpieszony.

81 W tym względzie należy dokonać rozróżnienia pomiędzy sytuacjami, w których przyśpieszenie nie wpływa w ogóle lub wpływa nieznacznie na możliwość swobodnego dysponowania przez pasażerów lotniczych ich czasem a sytuacjami powodującymi poważne niedogodności ze względu na znaczne przyśpieszenie lotu, takie jak opisane w pkt 76 i 77 niniejszego wyroku.

82 W celu odróżnienia znacznego przyśpieszenia lotu od przyśpieszenia nieznacznego należy wzorować się na progach przewidzianych w art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (ii) i (iii) rozporządzenia nr 261/2004.

83 Należy podkreślić, że przyśpieszenie różni się od opóźnienia, w odniesieniu do którego Trybunał uznał, że pasażerowie nabywają prawo do odszkodowania, jeżeli poniesiona przez nich strata czasu jest równa co najmniej trzem godzinom w stosunku do czasu trwania transportu pierwotnie przewidzianego przez przewoźnika (zob. podobnie wyrok z dnia 19 listopada 2009 r., Sturgeon i in., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 57), ponieważ pasażerowie muszą się zmobilizować, by być w stanie stawić się na zarezerwowany lot w związku z jego przyśpieszeniem. Różnica ta wynika również z okoliczności, że prawodawca Unii w art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia nr 261/2004 akceptuje opóźnienia poniżej dwóch godzin, podczas gdy przyśpieszenia nie mogą przekraczać jednej godziny.

84 Z art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) tego rozporządzenia wynika, że każde przyśpieszenie wynoszące jedną godzinę lub mniej może prowadzić do zwolnienia obsługującego przewoźnika lotniczego z obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerowi na podstawie art. 7 wspomnianego rozporządzenia. Należy zatem uznać, że to, czy przyśpieszenie wynosi więcej niż jedną godzinę, czy też jedną godzinę lub mniej stanowi punkt odniesienia dla ustalenia, czy przyśpieszenie jest znaczne, czy nieznaczne dla celów stosowania art. 5 tego rozporządzenia.

85 Taka wykładnia jest zgodna z wyważeniem interesów pasażerów linii lotniczych i interesów obsługujących przewoźników lotniczych, do którego dążył prawodawca Unii, przyjmując rozporządzenie nr 261/2004 (zob. analogicznie wyrok z dnia 23 października 2012 r., Nelson i in., C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, pkt 39 i przytoczone tam orzecznictwo).

86 Umożliwiając bowiem pasażerom uzyskanie odszkodowania z tytułu poważnych niedogodności w związku ze znacznym przyśpieszeniem lotu, taka wykładnia zwalnia obsługujących przewoźników lotniczych z obowiązku wypłaty odszkodowania, jeżeli informują oni pasażerów lotniczych o przyśpieszeniu lotu na warunkach przewidzianych w art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (i)–(iii) tego rozporządzenia.

87 W świetle powyższych rozważań na pytanie czwarte w sprawie C-188/20 i na pytanie pierwsze w sprawie C-146/20 należy odpowiedzieć, że art. 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 przyśpiesza go o ponad godzinę.

W przedmiocie pytania piątego w sprawie C-188/20 i jedynego pytania w sprawie C-270/20

88 Poprzez pytanie piąte w sprawie C-188/20 i jedyne pytanie w sprawie C-270/20 Landgericht Düsseldorf (sąd krajowy w Düsseldorfie) i Landesgericht Korneuburg (sąd okręgowy w Korneuburgu) zmierzają w istocie do ustalenia, czy art. 7 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 ma zastosowanie do sytuacji, w której godzina przylotu przyśpieszonego lotu mieści się w granicach określonych w tym przepisie.

89 W tym względzie należy przypomnieć, że art. 7 ust. 2 tego rozporządzenia przewiduje, że w przypadku gdy pasażerowi zaoferowano, na podstawie art. 8 tego rozporządzenia, zmianę planu podróży do miejsca docelowego na alternatywny lot, którego czas przylotu nie przekracza planowanego czasu przylotu pierwotnie zarezerwowanego lotu od dwóch do czterech godzin, w zależności od odległości lotu, obsługujący przewoźnik lotniczy ma prawo obniżyć o 50% zryczałtowane odszkodowanie przewidziane w art. 7 ust. 1.

90 Jak zauważył rzecznik generalny w pkt 105 opinii, z art. 7 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 wyraźnie wynika, że prawo do obniżenia kwoty odszkodowania dotyczy przypadku, w którym obsługujący przewoźnik lotniczy proponuje zmianę planu podróży ograniczającą opóźnienie mające nastąpić w miejscu docelowym. Przepis ten nie odnosi się natomiast w żaden sposób do sytuacji, w której pasażer dociera, z powodu przyśpieszenia jego lotu, do miejsca docelowego przed pierwotnie planowaną godziną przylotu.

91 Należy dodać w tym względzie, że prawodawca Unii uwzględnił zarówno przyśpieszenie, jak i opóźnienie lotu w ramach oferty zmiany planu podróży, o której mowa w art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004. Niemniej jednak, mając świadomość niedogodności związanych z przyśpieszeniem lotu, prawodawca ten nie uznał, że zmiana planu podróży zaproponowana przez obsługującego przewoźnika lotniczego, pozwalająca ograniczyć rozmiar niekorzystnych skutków wcześniejszego odlotu, może prowadzić do obniżenia kwoty odszkodowania.

92 Gdyby taka możliwość miała zostać przyznana obsługującemu przewoźnikowi lotniczemu, który proponuje zmianę planu podróży skutkującą wcześniejszym przylotem, powodowałaby ona systematyczne zezwolenie na obniżenie kwoty odszkodowania, w przypadku gdy przewoźnik ten dokonuje znaczącego przyśpieszenia lotu.

93 Tymczasem, jak zauważono w ramach pytania czwartego w sprawie C-188/20 i pytania pierwszego w sprawie C-146/20, znaczące przyśpieszenie lotu powoduje poważne niedogodności uzasadniające wypłatę odszkodowania. Okoliczność, że obniżenie kwoty odszkodowania powinno być zawsze dopuszczone w takiej sytuacji z tego tylko powodu, że pasażer nie doznaje opóźnienia przy przybyciu do miejsca docelowego, a zatem pozostaje ono w granicach określonych w art. 7 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004, byłaby sprzeczna z celem tego rozporządzenia polegającym na wzmocnieniu praw pasażerów napotykających poważne niedogodności.

94 W świetle powyższych rozważań na pytanie piąte w sprawie C-188/20 oraz na jedyne pytanie w sprawie C-270/20 należy odpowiedzieć, że art. 7 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że nie ma on zastosowania do sytuacji, w której godzina przylotu przyśpieszonego lotu mieści się w granicach określonych w tym przepisie.

W przedmiocie pytania szóstego w sprawie C-188/20 i pytania drugiego w sprawie C-146/20

95 Poprzez pytanie szóste w sprawie C-188/20, które jest analogiczne do pytania drugiego w sprawie C-146/20, Landgericht Düsseldorf (sąd krajowy w Düsseldorfie) zmierza zasadniczo do ustalenia, czy art. 5 ust. 1 lit. a) i art. 8 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że informacja o przyśpieszeniu lotu, przekazana pasażerowi przed rozpoczęciem podróży może stanowić „ofertę zmiany planu podróży" w rozumieniu tego ostatniego z wskazanych przepisów.

96 W tym względzie z art. 5 ust. 1 lit. a) w związku z art. 8 ust. 1 lit. b) tego rozporządzenia wynika, że pasażerowie, których dotyczy odwołanie lotu, powinni otrzymać od obsługującego przewoźnika lotniczego ofertę zmiany planu podróży do ich miejsca docelowego na porównywalnych warunkach transportu i w najwcześniejszym możliwym terminie.

97 Tymczasem należy zauważyć, że przyśpieszenie lotu, takie jak to, które miało miejsce w sytuacjach rozpatrywanych w sprawach C-188/20 i C-146/20, może stanowić zmianę planu podróży „na porównywalnych warunkach" w rozumieniu art. 8 ust. 1 lit. b) wskazanego rozporządzenia, ponieważ nastąpiła jedynie zmiana rozkładu godzin lotów.

98 Ponadto oferta zmiany planu podróży zawierająca propozycję odbycia lotu, którego czas odlotu jest przyśpieszony w stosunku do czasu odlotu odwołanego lotu, może stanowić zmianę planu podróży „w najwcześniejszym możliwym terminie" w rozumieniu art. 8 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004, o ile oferta ta umożliwia pasażerowi dotarcie do miejsca docelowego tak szybko, jak to możliwe.

99 Należy dodać, że obsługujący przewoźnik lotniczy jest zobowiązany zaproponować pasażerowi, którego lot został odwołany, różne opcje określone w art. 8 ust. 1 lit. a)-c) tego rozporządzenia (zob. podobnie wyrok z dnia 29 lipca 2019 r., Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, pkt 58).

100 W związku z tym, aby umożliwić pasażerowi skuteczne wykonywanie jego praw w przypadku odwołania lotu w rozumieniu motywu 20 tego rozporządzenia, obsługujący przewoźnik lotniczy powinien dostarczyć mu wszystkich informacji dotyczących praw wynikających z art. 8 ust. 1 tego rozporządzenia.

101 W świetle powyższych rozważań na pytanie szóste w sprawie C-188/20 i na pytanie drugie w sprawie C-146/20 należy odpowiedzieć, że art. 5 ust. 1 lit. a) i art. 8 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że informacja o przyśpieszeniu lotu przekazana pasażerowi przed rozpoczęciem podróży może stanowić „ofertę zmiany planu podróży" w rozumieniu tego ostatniego z wskazanych przepisów.

W przedmiocie pytania siódmego w sprawie C-188/20

102 Poprzez pytanie siódme w sprawie C-188/20 Landgericht Düsseldorf (sąd krajowy w Düsseldorfie) dąży w istocie do ustalenia, czy art. 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 o jego dokładnej kwocie, a w danym przypadku, wskazania dokumentów, które powinien on załączyć do swojego żądania w przedmiocie odszkodowania.

103 W tym względzie należy przypomnieć, że w świetle art. 14 ust. 2 wskazanego rozporządzenia obsługujący przewoźnik lotniczy, który odmawia przyjęcia na pokład lub odwołuje lot, powinien przedstawić każdemu pasażerowi, którego to dotyczy, pisemną informację wskazującą zasady odszkodowania i pomocy zgodnie z przepisami tego rozporządzenia. Na podstawie tego przepisu obsługujący przewoźnik lotniczy przedstawia tę informację również każdemu pasażerowi, którego dotknęło opóźnienie wynoszące co najmniej dwie godziny.

104 Przepis ten należy odczytywać w świetle motywu 20 rozporządzenia nr 261/2004, z którego wynika, że pasażerowie powinni zostać w pełni poinformowani o ich prawach, w szczególności w przypadku odwołania lotu, aby mogli skutecznie skorzystać z tych praw.

105 Skuteczne wykonywanie praw wynikających z tego rozporządzenia zakłada bowiem, że pasażer jest w stanie skutecznie zwrócić się do przedsiębiorstwa, od którego może on dochodzić odszkodowania na podstawie art. 7 tego rozporządzenia, w związku z czym powinien w tym celu dysponować dokładną nazwą tego przedsiębiorstwa i jego adresem.

106 Ponadto informacja dotycząca zasad odszkodowania, którą powinien dostarczyć obsługujący przewoźnik lotniczy zgodnie z art. 14 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004, oznacza, że pasażer jest również informowany o procedurze, jaką należy zastosować w celu dochodzenia jego praw. W tym względzie do obsługującego przewoźnika lotniczego należy poinformowanie pasażera o dokumentach, które powinien on dołączyć, w danym przypadku, do jego żądania w przedmiocie odszkodowania.

107 Obsługujący przewoźnik lotniczy nie ma natomiast obowiązku poinformowania pasażera o dokładnej kwocie odszkodowania, które ten pasażer może ewentualnie uzyskać na podstawie art. 7 tego rozporządzenia. Taka informacja nie dotyczyłaby już bowiem „przepisów na temat odszkodowania i pomocy zgodnie z niniejszym rozporządzeniem" w rozumieniu art. 14 ust. 2 tego rozporządzenia, lecz ich stosowania w konkretnym przypadku.

108 W świetle powyższych rozważań na pytanie siódme w sprawie C-188/20 należy odpowiedzieć, że art. 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.

W przedmiocie kosztów

109 Dla stron w postępowaniach głównych niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionych przed sądami odsyłającymi, do nich zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniach głównych, nie podlegają zwrotowi.

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

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 przyśpiesza 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 przyśpieszonego 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 przyśpieszeniu 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.**

Podpisy