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 – Artykuł 2 lit. l) – Artykuł 5 ust. 1 lit. c) – Rezerwacja lotu za pośrednictwem platformy elektronicznej – Przyśpieszenie godziny odlotu przez obsługującego przewoźnika lotniczego – Kwalifikacja – Odebranie informacji o przyśpieszeniu pod adresem poczty elektronicznej nienależącym do danych pasażerów – Dyrektywa 2000/31/WE – Handel elektroniczny – Artykuł 11 – Domniemanie odbioru – Zakres obowiązku informacyjnego spoczywającego na obsługującym przewoźniku lotniczym

W sprawie C-263/20

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Landesgericht Korneuburg (sąd okręgowy w Korneuburgu, Austria) postanowieniem z dnia 26 maja 2020 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 15 czerwca 2020 r., w postępowaniu:

Airhelp Limited

przeciwko

Laudamotion GmbH,

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: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

– w imieniu Airhelp Limited – D. Stanonik i E. Stanonik-Palkovits, Rechtsanwälte,

– w imieniu Laudamotion GmbH – M. Klemm, Rechtsanwalt,

* Język postępowania: niemiecki.

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

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

wydaje następujący

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 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), a także art. 11 dyrektywy 2000/31/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 8 czerwca 2000 r. w sprawie niektórych aspektów prawnych usług społeczeństwa informacyjnego, w szczególności handlu elektronicznego w ramach rynku wewnętrznego (dyrektywa o handlu elektronicznym) (Dz.U. 2000, L 178, s. 1).

2 Wniosek ten złożono w ramach sporu pomiędzy Airhelp Limited a Laudamotion GmbH w przedmiocie odmówienia przez Laudamotion wypłacenia odszkodowania pasażerom lotniczym, w których prawa wstąpił Airhelp, z tytułu przyśpieszenia godziny ich lotu.

Ramy prawne

Rozporządzenie nr 261/2004

3 Zgodnie z motywami 1, 7 i 12 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.

[…]

(7) Aby zapewnić efektywność stosowania niniejszego rozporządzenia, zobowiązania z niego wynikające powinny dotyczyć przewoźników lotniczych, którzy wykonują lub zamierzają wykonywać loty, bez względu na to [czy] samoloty są ich własnością, czy też są przedmiotem dzierżawy bezzałogowej (dry lease) lub załogowej (wet lease) lub na jakiejkolwiek innej podstawie.

[…]

(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 byliby

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

4 Artykuł 2 tego rozporządzenia, zatytułowany „Definicje”, przewiduje:

„Dla celów niniejszego rozporządzenia:

[…]

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

5 Artykuł 5 wspomnianego rozporządzenia, zatytułowany „Odwołanie”, stanowi w ust. 1 i 4:

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

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

b) otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. a) i art. 9 ust. 2, jak również, w przypadku zmiany trasy, gdy racjonalnie spodziewany czas startu nowego lotu ma nastąpić co najmniej jeden dzień po planowym starcie odwołanego lotu, pomoc określoną w art. 9 ust. 1 lit. b) i c); oraz

c) mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego zgodnie z art. 7, chyba że:
   (i) zostali poinformowani o odwołaniu co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu; lub
   (ii) zostali poinformowani o odwołaniu w okresie od dwóch tygodni do siedmiu dni przed planowym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży umożliwiającą im wylot najpóźniej [nie wcześniej niż] 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 [nie wcześniej niż] godzinę przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej dwie godziny po planowym czasie przylotu.

[…]

4. Ciężar dowodu tego, czy i kiedy pasażerowie zostali poinformowani o odwołaniu lotu, spoczywa na obsługującym przewoźniku lotniczym”.

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

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

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

[…]”.

7 Artykuł 13 rozporządzenia nr 261/2004, 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. 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”.

Dyrektywa 2000/31

8 Zatytułowana „Umowy zawierane drogą elektroniczną” sekcja 3 rozdziału II dyrektywy 2000/31 obejmuje art. 9–11 tej dyrektywy. Artykuł 11 wspomnianej dyrektywy, zatytułowany „Złożenie zamówienia”, stanowi w ust. 1:

„Państwa członkowskie zapewniają, jeśli strony niebędące konsumentami nie postanowiły inaczej, żeby w przypadku gdy usługobiorca składa zamówienie za pomocą środków technologicznych, miały zastosowanie następujące zasady:

– usługodawca musi drogą elektroniczną niezwłocznie potwierdzić odbiór zamówienia usługobiorcy,

– zamówienie oraz potwierdzenie odbioru uważane są za przyjęte, jeżeli strony, do których są one adresowane, mogą mieć do nich dostęp”.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

9 Dwoje pasażerów lotniczych zarezerwowało za pośrednictwem elektronicznej platformy rezerwacyjnej lot z Palma de Mallorca (Hiszpania) do Wiednia (Austria), obsługiwany przez przewoźnika lotniczego, którym był Laudamotion. Przy dokonywaniu rezerwacji na tej platformie pasażerowie ci podali swoje prywatne adresy poczty elektronicznej oraz numery telefonu. Wspomniana platforma dokonała w imieniu owych pasażerów rezerwacji lotu u Laudamotion, generując, specjalnie dla owej rezerwacji, adres poczty elektronicznej. Adres ten był jedynym adresem kontaktowym, jakim dysponował Laudamotion.

10 Start zarezerwowanego lotu, pierwotnie przewidziany na 14 czerwca 2018 r. na godzinę 14.40, został przez obsługującego przewoźnika lotniczego przyśpieszony na godzinę 8.25 tego samego dnia, co było równoznaczne z przyśpieszeniem o ponad sześć godzin.

11 Airhelp, na którego oboje pasażerów przeniosło swoje ewentualne roszczenia odszkodowawcze wynikające z rozporządzenia nr 261/2004, wytoczył powództwo przed Bezirksgericht Schwechat (sądem rejonowym w Schwechacie, Austria). Podniósł on, że obsługujący przewoźnik lotniczy

jest zobowiązany do wypłaty łącznej kwoty 500 EUR na rzecz obojga pasażerów na podstawie art. 7 ust. 1 lit. a) tego rozporządzenia ze względu na przyśpieszenie lotu o ponad sześć godzin, o czym platforma rezerwacyjna poinformowała pasażerów zaledwie cztery dni przed planowanym odlotem, a mianowicie w dniu 10 czerwca 2018 r.

12 Laudamotion zakwestionował zasadność żądania Airhelp na tej podstawie, że informację o przyśpieszeniu odnośnego lotu przekazano w odpowiednim czasie, w dniach 23 i 29 maja 2018 r., na specjalny adres poczty elektronicznej podany przez platformę rezerwacyjną.

13 Z uwagi na to, że Bezirksgericht Schwechat (sąd rejonowy w Schwechacie) oddalił powództwo Airhelp, spółka ta wniosła apelację od wyroku tego sądu do Landesgericht Korneuburg (sądu okręgowego w Korneuburgu, Austria), będącego sądem odsyłającym. Sąd ów zastanawia się w szczególności, czy przyśpieszenie lotu stanowi „odwołanie" w rozumieniu rozporządzenia nr 261/2004, a także nad zakresem obowiązku informacyjnego spoczywającego na obsługującym przewoźniku lotniczym.

14 W tym względzie sąd odsyłający wskazuje, że podziela stanowisko Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości, Niemcy), zgodnie z którym znaczne przyśpieszenie lotu stanowi odstąpienie od pierwotnego rozkładu lotu, a tym samym „odwołanie" w rozumieniu art. 2 lit. l) tego rozporządzenia.

15 W odniesieniu do kwestii, czy pasażerów w postępowaniu głównym prawidłowo poinformowano o przyśpieszeniu lotu, sąd odsyłający zauważa, że zgodnie z przepisami austriackimi transponującymi dyrektywę 2000/31 domniemanie doręczenia zachodzi nie tylko w przypadkach, o których mowa w art. 11 ust. 1 owej dyrektywy, ale także w przypadku zwykłej wymiany oświadczeń za pomocą poczty elektronicznej. W sytuacji takiej jak ta rozpatrywana w postępowaniu głównym oznaczałoby to, że uznaje się, iż pasażer został poinformowany o przyśpieszeniu lotu, jeżeli ma on dostęp do oświadczenia obsługującego przewoźnika lotniczego. Sąd odsyłający zastanawia się zatem, czy w celu ustalenia, czy pasażerów w postępowaniu głównym prawidłowo poinformowano o przyśpieszeniu lotu, należy zastosować przepisy krajowe, dyrektywę 2000/31, czy rozporządzenie nr 261/2004.

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

„1) Czy art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 [rozporządzenia nr 261/2004] należy interpretować w ten sposób, że pasażerowi przysługuje prawo do odszkodowania, jeżeli godzina odlotu została przełożona z pierwotnie planowanej godziny 14.40 na godzinę 8.25 tego samego dnia?

2) Czy art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (i)–(iii) rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że badanie, czy pasażer został poinformowany o odwołaniu lotu, należy przeprowadzić wyłącznie na podstawie tego przepisu i że stoi on na przeszkodzie stosowaniu przepisów krajowych dotyczących doręczania oświadczeń, które zostały przyjęte celem transpozycji [dyrektywy 2000/31] i przewidują fikcję doręczenia?

3) Czy art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (i)–(iii) rozporządzenia nr 261/2004 i art. 11 dyrektywy [2000/31] należy interpretować w ten sposób, że w przypadku dokonania przez pasażera rezerwacji lotu za pośrednictwem platformy rezerwacyjnej, w sytuacji gdy pasażer podał swój numer telefonu oraz adres poczty elektronicznej, lecz platforma rezerwacyjna przekazała przewoźnikowi lotniczemu numer telefonu oraz adres poczty elektronicznej wygenerowany automatycznie

przez ową platformę rezerwacyjną, doręczenie zawiadomienia o przyśpieszeniu odlotu na automatycznie wygenerowany adres poczty elektronicznej należy uznać za poinformowanie lub też doręczenie zawiadomienia o przyśpieszeniu odlotu, nawet jeżeli platforma rezerwacyjna nie przekazała zawiadomienia przewoźnika lotniczego pasażerowi albo przekazała je z opóźnieniem?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego

17 Poprzez pytanie pierwsze sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 2 lit. l) i art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że lot uznaje się za odwołany, gdy obsługujący przewoźnik lotniczy przyśpiesza go o kilka godzin.

18 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”.

19 Pojęcie „lotu” nie zostało zdefiniowane w tym rozporządzeniu. Jednakże zgodnie z utrwalonym orzecznictwem lot polega co do istoty na „operacj[i] transportu lotniczego, stanowią[cej] 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).

20 Ponadto 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).

21 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).

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

23 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 przepis 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.

24 Z powyższego wynika, że prawodawca Unii uznał, iż znaczne 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.

25 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.

26 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).

27 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).

28 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 24 niniejszego wyroku, pojęcie „odwołania” należy interpretować w ten sposób, że obejmuje ono sytuację, w której lot jest znacznie przyśpieszony.

29 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 24 i 25 niniejszego wyroku.

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

31 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 powinny przekraczać jednej godziny.

32 Z art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) tego rozporządzenia wynika, że każde przyśpieszenie wynoszące 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.

33 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).

34 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.

35 W świetle powyższych rozważań na pytanie pierwsze należy odpowiedzieć, że art. 2 lit. l) i art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że lot uznaje się za „odwołany", gdy obsługujący przewoźnik lotniczy przyśpiesza go o więcej niż godzinę.

W przedmiocie pytania drugiego

36 Poprzez pytanie drugie sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy oceny spełnienia obowiązku poinformowania pasażera lotniczego w odpowiednim czasie o odwołaniu lotu należy dokonywać wyłącznie w świetle art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004, nie zaś w świetle prawa krajowego transponującego art. 11 dyrektywy 2000/31, które dotyczy doręczeń w ramach umów zawieranych drogą elektroniczną.

37 Co się tyczy, przede wszystkim, art. 11 dyrektywy 2000/31, przewiduje on w ust. 1, że państwa członkowskie zapewniają, by w przypadku gdy usługobiorca składa zamówienie za pomocą środków elektronicznych, z jednej strony usługodawca „drogą elektroniczną niezwłocznie potwierdzi[ł] odbiór zamówienia usługobiorcy" oraz z drugiej strony „zamówienie oraz potwierdzenie odbioru uważane [były] za przyjęte, jeżeli strony, do których są one adresowane, mogą mieć do nich dostęp".

38 Stosowanie owego art. 11 zakłada, że usługodawca dysponuje środkiem bezpośredniego komunikowania się z usługobiorcą, który zamówił usługę drogą elektroniczną.

39 Tymczasem, jak zauważył rzecznik generalny w pkt 23 opinii, informacja o odwołaniu lotu w rozumieniu art. 5 rozporządzenia nr 261/2004 nie stanowi ani „zamówienia", ani „potwierdzenia odbioru" w rozumieniu art. 11 dyrektywy 2000/31, w związku z czym sytuacja taka jak ta rozpatrywana w postępowaniu głównym nie jest objęta przedmiotowym zakresem stosowania owego art. 11.

40 Następnie, jeżeli chodzi o przepis krajowy rozpatrywany w postępowaniu głównym, sąd odsyłający wskazuje, że wykracza on poza dyrektywę 2000/31 ze względu na to, że przewidziane w art. 11 ust. 1 tej dyrektywy domniemanie odbioru ma zastosowanie nie tylko do „zamówień" i „potwierdzeń odbioru", lecz również do wszystkich innych prawnie istotnych dokumentów elektronicznych, w tym dokumentów dotyczących rezerwacji lotu i zmian tej rezerwacji. Jednakże ów przepis krajowy nie może naruszać przesłanek stosowania przepisów rozporządzenia nr 261/2004.

41 W tym względzie należy zauważyć, że art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 przewiduje, że pasażerowie, których lot odwołano, mają prawo do odszkodowania, chyba że zostali poinformowani o owym odwołaniu zgodnie z wymogami przewidzianymi w art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (i)–(iii) tego rozporządzenia.

42 W tym kontekście należy podkreślić, że art. 5 wspomnianego rozporządzenia przewiduje dodatkowy wymóg spoczywający na obsługującym przewoźniku lotniczym. Z ust. 4 tego artykułu wynika bowiem, że na obsługującym przewoźniku lotniczym spoczywa ciężar udowodnienia, że poinformował on pasażerów o odwołaniu lotu, oraz tego, w jakim terminie to uczynił. Okoliczność, że ciężar ten spoczywa na obsługującym przewoźniku lotniczym, pozwala na zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów, o którym mowa w motywie 1 rozporządzenia nr 261/2004.

43 W niniejszym wypadku z okoliczności faktycznych postępowania głównego wynika, że rezerwacji dokonano poprzez pośrednika. W przypadku skorzystania z pośrednika art. 5 ust. 1 lit. c) tego rozporządzenia zasadniczo stoi na przeszkodzie stosowaniu domniemania takiego jak to, które wynika z przepisów krajowych rozpatrywanych w postępowaniu głównym, a zgodnie z którym na potrzeby wykazania, że pasażer został powiadomiony, domniemywa się, że powiadomienie zostało dokonane między usługodawcą a odbiorcą odnośnej usługi. Jeżeli bowiem obsługujący przewoźnik lotniczy komunikuje się wyłącznie z pośrednikiem, nie jest to samo w sobie wystarczające, aby uznać, że pasażer został powiadomiony.

44 Jednakże jeśli pasażer wyraźnie upoważnił pośrednika do odbioru informacji przekazanej przez obsługującego przewoźnika lotniczego, a przewoźnik ten o owym upoważnieniu wiedział, należy uznać, że art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 nie stoi na przeszkodzie domniemaniu takiemu jak to, które wynika z przepisów krajowych rozpatrywanych w postępowaniu głównym.

45 Do sądu odsyłającego należy zbadanie tych elementów w świetle okoliczności sprawy w postępowaniu głównym.

46 W świetle powyższych rozważań na pytanie drugie należy odpowiedzieć, że oceny spełnienia obowiązku poinformowania pasażera w odpowiednim czasie o odwołaniu lotu należy dokonywać wyłącznie w świetle art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 w związku z art. 5 ust. 4 tego rozporządzenia.

W przedmiocie pytania trzeciego

47 Poprzez pytanie trzecie sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (i) rozporządzenia nr 261/2004 trzeba interpretować w ten sposób, że należy uznać, iż pasażer lotniczy, który zarezerwował lot poprzez pośrednika, został poinformowany o odwołaniu tego lotu, jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy przekazał informację o tym odwołaniu owemu pośrednikowi, poprzez którego z owym pasażerem została zawarta umowa przewozu lotniczego, co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu, przy czym ów pośrednik nie poinformował pasażera o owym odwołaniu w terminie, o którym mowa we wspomnianym przepisie.

48 Pytanie to opiera się na założeniu, że pasażer nie upoważnił pośrednika do odbioru informacji przekazanej przez obsługującego przewoźnika lotniczego zgodnie z zasadami określonymi w pkt 44 niniejszego wyroku.

49 Artykuł 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 stanowi, że w przypadku odwołania lotu pasażerowie, których to odwołanie dotyczy, mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego zgodnie z art. 7 tego rozporządzenia, chyba że zostali poinformowani o odwołaniu lotu zgodnie z wymogami przewidzianymi w tym pierwszym przepisie.

50 Jak przypomniano w pkt 42 niniejszego wyroku, art. 5 ust. 4 wspomnianego rozporządzenia stanowi, że na obsługującym przewoźniku lotniczym spoczywa ciężar udowodnienia, że w terminie poinformował on pasażerów o odwołaniu danego lotu.

51 Z jasnego brzmienia tych przepisów wynika, że jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest w stanie udowodnić, iż dany pasażer został poinformowany o odwołaniu lotu co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu, jest on zobowiązany do wypłaty odszkodowania zgodnie z art. 7 rozporządzenia nr 261/2004.

52 W tym względzie Trybunał orzekł już, że taka wykładnia znajduje zastosowanie nie tylko wówczas, gdy umowa przewozu została zawarta bezpośrednio między danym pasażerem a przewoźnikiem lotniczym, lecz także wówczas, gdy umowa ta została zawarta za pośrednictwem osoby trzeciej, takiej jak – w sprawie w postępowaniu głównym – platforma online (zob. podobnie wyrok z dnia 11 maja 2017 r., Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, pkt 26).

53 Jak wynika bowiem zarówno z art. 3 ust. 5 rozporządzenia nr 261/2004, jak i z motywów 7 i 12 tego rozporządzenia, jedynie obsługujący przewoźnik lotniczy wykonujący lub zamierzający wykonać lot jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania pasażerom z powodu uchybienia zobowiązaniom wynikającym z tego rozporządzenia, w tym zwłaszcza obowiązkowi poinformowania przewidzianemu w art. 5 ust. 1 lit. c) tego rozporządzenia (wyrok z dnia 11 maja 2017 r., Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, pkt 27).

54 Należy jednak zaznaczyć, że zobowiązania, jakie obsługujący przewoźnik lotniczy wypełnia na mocy rozporządzenia nr 261/2004, pozostają bez uszczerbku dla prawa wspomnianego przewoźnika do dochodzenia odszkodowania, zgodnie z właściwym prawem krajowym, od jakiegokolwiek podmiotu – w tym osoby trzeciej – który spowodował, że przewoźnik uchybił spoczywającym na nim zobowiązaniom, co przewiduje 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).

55 Z uwagi na to, że artykuł ten wprost wymienia osoby trzecie, wynika z niego, iż rozporządzenie nr 261/2004 nie uzależnia prawa obsługującego przewoźnika lotniczego do dochodzenia odszkodowania od istnienia umowy wiążącej go z pośrednikiem, do którego pasażer lotniczy zwrócił się w celu zarezerwowania swojego lotu.

56 W świetle powyższych rozważań na pytanie trzecie należy odpowiedzieć, że art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (i) rozporządzenia nr 261/2004 trzeba interpretować w ten sposób, że należy uznać, iż pasażer lotniczy, który zarezerwował lot poprzez pośrednika, nie został poinformowany o odwołaniu tego lotu, jeżeli – mimo że obsługujący przewoźnik lotniczy przekazał informację o tym odwołaniu owemu pośrednikowi, poprzez którego z owym pasażerem została zawarta umowa przewozu lotniczego, co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu – pośrednik ów nie poinformował pasażera o owym odwołaniu w terminie, o którym mowa we wspomnianym przepisie, a pasażer nie upoważnił wyraźnie owego pośrednika do odbioru informacji przekazanej przez wspomnianego obsługującego przewoźnika lotniczego.

W przedmiocie kosztów

57 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 (pierwsza izba) orzeka, co następuje:

1) **Artykuł 2 lit. l) i art. 5 ust. 1 lit. c) 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 lot uznaje się za „odwołany", gdy obsługujący przewoźnik lotniczy przyśpiesza go o więcej niż godzinę.**

2) **Oceny spełnienia obowiązku poinformowania pasażera w odpowiednim czasie o odwołaniu lotu należy dokonywać wyłącznie w świetle art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 w związku z art. 5 ust. 4 tego rozporządzenia.**

3) **Artykuł 5 ust. 1 lit. c) ppkt (i) rozporządzenia nr 261/2004 trzeba interpretować w ten sposób, że należy uznać, iż pasażer lotniczy, który zarezerwował lot poprzez pośrednika, nie został poinformowany o odwołaniu tego lotu, jeżeli – mimo że obsługujący przewoźnik lotniczy przekazał informację o tym odwołaniu owemu pośrednikowi, poprzez którego z owym pasażerem została zawarta umowa przewozu lotniczego, co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu – pośrednik ów nie poinformował pasażera o owym odwołaniu w terminie, o którym mowa we wspomnianym przepisie, a pasażer nie upoważnił wyraźnie owego pośrednika do odbioru informacji przekazanej przez wspomnianego obsługującego przewoźnika lotniczego.**

Podpisy