

### Strony w postępowaniu głównym

Strona skarżąca/powodowa/wnosząca odwołanie: FR

Strona pozwana/Dругa strona postępowania: Ministero dell'interno – Commissione Territoriale per il riconoscimento della Protezione internazionale presso la prefettura U.T.G di Milano

przy udziale: Pubblico Ministero

### Sentencja

Prawo Unii, a w szczególności postanowienia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/32/UE z dnia 26 czerwca 2013 r. w sprawie wspólnych procedur udzielania i cofania ochrony międzynarodowej w związku z art. 47 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej należy interpretować w ten sposób, że nie sprzeciwia się ono uregulowaniu krajowemu takiemu jak będące przedmiotem postępowania głównego, przewidującemu postępowanie odwoławcze od wydanego w pierwszej instancji wyroku potwierdzającego decyzję właściwego organu administracji oddalającą wniosek o udzielenie ochrony międzynarodowej, bez skutku zawieszającego z mocy prawa, lecz umożliwiającemu sądowi, który wydał ów wyrok, wstrzymanie jego wykonania na wniosek zainteresowanego po zbadaniu zasadności zarzutów podniesionych w odwołaniu od tego wyroku, nie zaś istnienia ryzyka poważnej i niepowetowanej szkody, którą wnioskodawca poniósłby w wyniku jego wykonania.

(<sup>1</sup>) Dz.U. C 311 z 3.9.2018

---

### Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Handelsgericht Wien (Austria) w dniu 7 września 2018 r. – Austrian Airlines AG / MG, NF

(Sprawa C-566/18)

(2018/C 455/28)

Język postępowania: niemiecki

### Sąd odsyłający

Handelsgericht Wien

### Strony w postępowaniu głównym

Strona powodowa: Austrian Airlines AG

Strona pozwana: MG, NF

### Pytania prejudycjalne

- 1) Czy art. 5 i 7 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. (<sup>1</sup>) należy interpretować w ten sposób, że odszkodowanie przyznawane na podstawie tego rozporządzenia może przysługiwać pasażerom wielokrotnie w odniesieniu do tej samej rezerwacji w sytuacji, gdy lot, na który pasażerowie ci zostali przeniesieni przez przewoźnika lotniczego, został odwołany lub opóźniony o ponad trzy godziny, wskutek czego odszkodowanie określone w art. 7 tego rozporządzenia nie ma charakteru ryczałtowego, lecz jego wysokość jest uzależniona od liczby odwołań czy też znaczenia, jakie mają te odwołania i, co za tym idzie, opóźnienia?
- 2) W przypadku udzielenia na pytanie pierwsze odpowiedzi twierdzącej: w jaki sposób można to pogodzić z określoną w wyroku Trybunału z dnia 19 listopada 2009 r. *Sturgeon i in.* (sprawy połączone C-402/07 i C-432/07) (<sup>2</sup>) zasadą, zgodnie z którą art. 5 powyższego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że do celów stosowania prawa do odszkodowania pasażerów opóźnionych lotów można traktować jak pasażerów odwołanych lotów w sytuacji, gdy, w odniesieniu do tego prawa do odszkodowania w wyroku z dnia 23 października 2012 r. *Nelson i in.* (sprawy połączone C-581/10 i C-629/10) (<sup>3</sup>) Trybunał stwierdził, że długość opóźnienia przekraczająca trzy godziny nie jest brana pod uwagę przy obliczaniu kwoty ryczałtowanego odszkodowania?

---

(<sup>1</sup>) Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U. 2004, L 46, s. 1).

(<sup>2</sup>) ECLI EU:C:2009:716

(<sup>3</sup>) ECLI EU:C:2012:657