

4. Czy do substancji smakowo-aromatycznych w rozumieniu art. 27 ust. 1 lit. e) dyrektywy 92/83/EWG ⁽²⁾ należą również produkty objęte podpozycją 1302 19 05 CN lub wyekstrahowane oleozywce objęte podpozycją 3301 90 30 CN?

- (¹) Załącznik I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87 z dnia 23 lipca 1987 r. w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej (Dz.U. 1987, L 256, s. 1) zmienionej przez rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1754 z dnia 6 października 2015 r. (Dz.U. 2015, L 285, s. 1).
- (²) Dyrektywa Rady z dnia 19 października 1992 r. w sprawie harmonizacji struktury podatków akcyzowych od alkoholu i napojów alkoholowych (Dz.U. 1992, L 316, s. 21).

**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Landesgericht Korneuburg
(Austria) w dniu 10 grudnia 2020 r. – L GmbH / FK**

(Sprawa C-672/20)

(2021/C 72/23)

Język postępowania: niemiecki

Sąd odsyłający

Landesgericht Korneuburg

Strony w postępowaniu głównym

Strona wnosząca środek odwoławczy: L GmbH

Druga strona postępowania odwoławczego: FK

Pytania prejudycjalne

- 1) Czy art. 3 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 ⁽¹⁾ należy interpretować w ten sposób, że rozporządzenie to stosuje się w odniesieniu do pasażera, który dokonał już odprawy online przed przybyciem na lotnisko i nie ma przy sobie bagażu rejestrowanego; widzi opóźnienie lotu na tablicy informacyjnej lotniska, czeka przy bramce na dalsze informacje, zasięga informacji w punkcie obsługi przewoźnika lotniczego na temat odlotu zarezerwowanego lotu; nie otrzymuje od pracowników pozwanej wyjaśnienia, czy i kiedy nastąpi odlot, ani też oferty alternatywnego lotu; w konsekwencji czego sam rezerwuje sobie inny lot do swojego miejsca docelowego, nie korzystając z lotu pierwotnie zarezerwowanego?
- 2) Czy art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, jeżeli [jego samolot] dotrze do miejsca docelowego pasażera z opóźnieniem wynoszącym 8 godzin i 19 minut, ponieważ samolot został uszkodzony przez uderzenie pioruna podczas lotu poprzedzającego pośrednio dany lot; wezwany po wylądowaniu technik z wykonującej zlecenie przewoźnika lotniczego firmy serwisowej stwierdził jedynie niewielkie uszkodzenia, nie mające wpływu na zdolność do lotu („some minor findings” [„nieistotne uszkodzenia"]); został przeprowadzony kolejny lot; jednak w trakcie kontroli przed odlotem (Pre-Flight-Checks) następnego z kolei lotu, poprzedzającego bezpośrednio przedmiotowy lot okazało się, że samolot nie może być na razie dalej eksploatowany; w związku z tym przewoźnik lotniczy zamiast samolotu, który miał być pierwotnie wykorzystany i który został uszkodzony użył samolotu zastępczego, za pomocą którego przeprowadzono lot bezpośrednio poprzedzający przedmiotowy lot z opóźnieniem wynoszącym przy odlocie 7 godzin i 40 minut?
- 3) Czy art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że racjonalne środki, które powinien podjąć przewoźnik lotniczy, obejmują zaoferowanie pasażerowi możliwości zmiany rezerwacji na inny lot, którym pasażer dotarłby do miejsca docelowego z opóźnieniem wynoszącym 5 godzin (i – na podstawie rezerwacji dokonanej przez pasażera z własnej inicjatywy – faktycznie tak dotarł), mimo że przewoźnik lotniczy wykonywał lot przy użyciu samolotu zastępczego zamiast samolotu, który nie mógł być już eksploatowany, którym pasażer dotarłby do miejsca docelowego z opóźnieniem wynoszącym 8 godzin i 19 minut?

(¹) Rozporządzenie 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).