Zbiór Orzeczeń

POSTANOWIENIE TRYBUNAŁU (ósma izba)

z dnia 5 października 2016 r.*

Odesłanie prejudycjalne — Artykuł 99 regulaminu postępowania przed Trybunałem — Brak uzasadnionych wątpliwości — Transport lotniczy — Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 — Artykuł 2 lit. l) — Pojęcie odwołania — Lot z nieplanowanym międzylądowaniem

W sprawie C-32/16

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Amtsgericht Dresden (sąd rejonowy w Dreźnie, Niemcy) postanowieniem z dnia 10 grudnia 2015 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 19 stycznia 2016 r., w postępowaniu

Ute Wunderlich

przeciwko

Bulgarian Air Charter Limited

TRYBUNAŁ (ósma izba),

w składzie: D. Šváby (sprawozdawca), prezes izby, M. Safjan i M. Vilaras, sędziowie,

rzecznik generalny: M. Bobek,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi przedstawione:

— w imieniu Bulgarian Air Charter Limited przez P. Kauffmanna, Rechtsanwalt,

— w imieniu rządu francuskiego przez D. Colasę oraz M.L. Kitamura, działających w charakterze pełnomocników,

— w imieniu Komisji Europejskiej przez W. Möllsa oraz K. Simonssona, działających w charakterze pełnomocników,

postanowiwszy, po zapoznaniu się ze stanowiskiem rzecznika generalnego, orzec w formie postanowienia z uzasadnieniem, zgodnie z art. 99 regulaminu postępowania przed Trybunałem,

wydaje następujące

* Język postępowania: niemiecki.

Postanowienie

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 2 lit. l) 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. L 46, s. 1).

2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu między Ute Wunderlich a Bulgarian Air Charter Limited, przewoźnikiem lotniczym, dotyczącego odmowy ze strony tego przewoźnika wypłaty odszkodowania w sytuacji gdy lot odbył się z nieplanowanym międzylądowaniem przed dotarciem do docelowego miejsca przeznaczenia.

Ramy prawne

3 Motywy 1, 2 i 4 rozporządzenia nr 261/2004 stanowią:

„(1) Działanie Wspólnoty 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.

(2) Odmowa przyjęcia na pokład i odwołanie lub duże opóźnienie lotów powodują poważne problemy i niedogodności dla pasażerów.

[…]

(4) W związku z powyższym Wspólnota powinna podnieść [ustalone] standardy ochrony […], zarówno poprzez wzmocnienie praw pasażerów, jak i zapewnienie przewoźnikom lotniczym działalności w ujednoliconych warunkach na zliberalizowanym rynku”.

4 Artykuł 2 ust. l) tego rozporządzenia definiuje „odwołanie” jako „nieodbycie się lotu, który był uprzednio planowany i na który zostało zarezerwowane przynajmniej jedno miejsce”.

5 Artykuł 5 ust. 1 wspomnianego rozporządzenia stanowi:

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

[…]

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 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 przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej dwie godziny po planowym czasie przylotu”.

6 Artykuł 7 ust. 1 tego rozporządzenia przewiduje, że w szczególności w przypadku odwołania lotu pasażerowie otrzymują odszkodowanie, w wysokości 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1500 kilometrów.

Postępowanie główne i pytanie prejudycjalne

7 U. Wunderlich dokonała w Bulgarian Air Charter rezerwacji na lot z Burgas (Bułgaria) do Drezna (Niemcy) z planowanym odlotem w dniu 13 września 2014 r. o godz. 11:40 i przylotem zaplanowanym w tym dniu o godz. 13:00.

8 Samolot obsługujący odnośny lot wystartował w planowanym dniu i o planowanej godzinie. Doszło jednak do nieplanowanego międzylądowania w Pradze (Republika Czeska) przed ostatecznym lądowaniem w Dreźnie o godz. 15:20, czyli z opóźnieniem wynoszącym 2 godziny i 20 minut.

9 U. Wunderlich zwróciła się do Amtsgericht Dresden (sądu rejonowego w Dreźnie, Niemcy) o zasądzenia odszkodowania w wysokości 250 EUR, przewidzianego w art. 5 i 7 rozporządzenia w przypadku odwołania lotu.

10 W tym kontekście sąd odsyłający zauważa, że w celu dokonania interpretacji pojęcia „odwołanie" w rozumieniu art. 2 lit. l) rozporządzenia nr 261/2004 należy zgodnie z wyrokiem z dnia 13 października 2011 r., Sousa Rodríguez i in. (C-83/10, EU:C:2011:652), odwołać się do pojęcia „trasa" zdefiniowanego przez Trybunał jako droga, jaką samolot pokonuje z lotniska wylotu do lotniska przybycia zgodnie z ustaloną chronologią, co oznacza, że samolot musi wystartować zgodnie z przewidzianą trasą i musi także osiągnąć miejsce przeznaczenia wyznaczone w ramach tej trasy. W tym względzie sąd odsyłający uważa, że z wyroku z dnia 19 listopada 2009 r. Sturgeon i in. (C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716) wynika, że trasa stanowi zasadniczy element lotu, który wykonywany jest zgodnie z rozkładem uprzednio opracowanym przez przewoźnika. Sąd odsyłający twierdzi również, że z uwagi na rozróżnienie, jakiego należy dokonać między opóźnieniem a odwołaniem, lot może zostać uznany za odwołany tylko wtedy, gdy przewoźnik lotniczy zapewnia przewóz pasażerów w ramach alternatywnego lotu, którego pierwotny rozkład różni się od rozkładu lotu pierwotnie przewidzianego. Wnioskuje on stąd, że trasa stanowi zasadniczy element lotu.

11 Ponadto, odwołując się do wyroku z dnia 13 października 2011 r., Sousa Rodríguez i in. (C-83/10, EU:C:2011:652), sąd odsyłający stwierdza, że liczne sądy niemieckie uznały, iż zmiana pierwotnej trasy przez samolot i przeprowadzenie nieplanowanego międzylądowania oznacza tak istotną zmianę pierwotnej trasy, że planowany lot nie może zostać uznany za wykonany.

12 W tych okolicznościach Amtsgericht Dresden (sąd rejonowy w Dreźnie) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy mamy do czynienia z odwołaniem lotu w rozumieniu art. 2 lit. l) rozporządzenia nr 261/2004 w sytuacji, gdy start planowanego lotu nastąpił zgodnie z rozkładem i lądowanie w miejscu przeznaczenia miało miejsce z opóźnieniem nie dłuższym niż 3 godziny, jednak doszło do nieplanowanego międzylądowania?".

W przedmiocie pytania prejudycjalnego

13 Zgodnie z art. 99 regulaminu postępowania przed Trybunałem, jeżeli pytanie skierowane w trybie prejudycjalnym jest identyczne z pytaniem, w którego przedmiocie Trybunał już orzekał, jeżeli odpowiedź na pytanie prejudycjalne można wywieść w sposób jednoznaczny z orzecznictwa lub jeżeli

odpowiedź na pytanie prejudycjalne nie pozostawia żadnych uzasadnionych wątpliwości, Trybunał może w każdej chwili, na wniosek sędziego sprawozdawcy i po zapoznaniu się ze stanowiskiem rzecznika generalnego, orzec w formie postanowienia z uzasadnieniem.

14 Wspomniany przepis podlega zastosowaniu w niniejszej sprawie.

15 W swym pytaniu sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 2 lit. l) rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że należy uznać, iż lot, którego miejsca startu i lądowania są zgodne z pierwotnie planowanymi, lecz w ramach którego doszło do nieplanowanego międzylądowania, został odwołany.

16 Tytułem wstępu należy przypomnieć, że art. 2 lit. l) rozporządzenia nr 261/2004 definiuje „odwołanie" jako „nieodbycie się lotu, który był uprzednio planowany i na który zostało zarezerwowane przynajmniej jedno miejsce".

17 W tym względzie Trybunał orzekł, że możliwe jest co do zasady przyjęcie, że doszło do odwołania lotu w razie odstąpienia od rozkładu pierwotnego lotu i dołączenia przez jego pasażerów do pasażerów lotu również przewidzianego w rozkładzie, niezależnie od lotu, na który przeniesieni pasażerowie mieli rezerwację (zob. wyrok z z dnia 13 października 2011 r. Sousa Rodríguez i in., C-83/10, EU:C:2011:652, pkt 30 i przytoczone tam orzecznictwo).

18 Jednakże nie można uznać, że lot, taki jak będący przedmiotem postępowania głównego, którego miejsca startu i lądowania były zgodne z pierwotnie planowanymi i który zatem w żaden sposób nie doprowadził do przeniesienia pasażerów na inny lot z uwagi na odwołanie lotu, na który mieli oni rezerwację, nie odbył się w rozumieniu art. 2 lit. l) rozporządzenia nr 261/2004 (zob. podobnie, wyrok z dnia 13 października 2011 r., Sousa Rodríguez i in., C-83/10, EU:C:2011:652, pkt 28 i przytoczone tam orzecznictwo).

19 Fakt, że w ramach tego lotu doszło do nieplanowanego międzylądowania nie może podważyć tego wniosku i w rezultacie prowadzić do uznania, że lot został odwołany.

20 W tym względzie z orzecznictwa Trybunału wynika wprawdzie, że trasa stanowi zasadniczy element lotu, który wykonywany jest zgodnie z rozkładem uprzednio opracowanym przez przewoźnika (wyrok z dnia 13 października 2011 r., Sousa Rodríguez i in., C-83/10, EU:C:2011:652, pkt 27).

21 Jednakże zrównanie lotu, który zakończył się w planowanym miejscu przeznaczenia po nieplanowanym międzylądowaniu z odwołanym lotem i w rezultacie zobowiązanie przewoźnika do wypłaty pasażerom tego lotu odszkodowania przewidzianego w art. 5 ust. 1 lit. c) i w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 nie byłoby zgodne ani z celem tego rozporządzenia ani z zasadą równego traktowania.

22 Po pierwsze, nie ulega wątpliwości, że rozporządzenie nr 261/2004, jak wynika z jego motywów 1, 2 i 4 ma zapewnić wysoki poziom ochrony pasażerów i konsumentów, poprzez wzmocnienie praw pasażerów w określonych sytuacjach, powodujących dla nich poważne problemy i niedogodności, a także poprzez naprawienie wynikłych szkód w ujednolicony i natychmiastowy sposób (wyrok z dnia 22 czerwca 2016 r., Mennens, C-255/15, EU:C:2016:472, pkt 26 i przytoczone tam orzecznictwo).

23 Tymczasem fakt, że w ramach lotu doszło do nieplanowanego międzylądowania nie stanowi w żadnym razie sytuacji, która jako taka, powoduje poważne problemy i niedogodności dla pasażerów, jakie mogą wynikać z odmowy przyjęcia na pokład, odwołania czy też dużego opóźnienia, a w odniesieniu do których rozporządzenie nr 261/2004, zgodnie z wykładnią Trybunału, przewiduje odszkodowanie.

24 Takie poważne problemy i niedogodności występują wyłącznie jeżeli to międzylądowanie powoduje, że statek powietrzny odbywający dany lot ląduje w miejscu przeznaczenia z opóźnieniem co najmniej trzygodzinnym w stosunku do przewidzianej godziny lądowania, która to sytuacja co do zasady daje

pasażerowi prawo do odszkodowania przewidzianego w art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, zgodnie z wykładnią Trybunału (zob. podobnie, wyrok z dnia 26 lutego 2013 r., Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, pkt 32 i przytoczone tam orzecznictwo).

25 Po drugie, zrównanie lotu, który zakończył się w planowanym miejscu przeznaczenia po nieplanowanym międzylądowaniu z odwołanym lotem prowadziłoby do przyznania prawa do odszkodowania pasażerowi, który z uwagi na to nieplanowane międzylądowanie dotarł do miejsca przeznaczenia z opóźnieniem mniejszym niż trzy godziny, podczas gdy pasażerowi, którego lot był opóźniony w takim samym zakresie z innego powodu nie przysługiwałoby prawo do odszkodowania, przewidzianego w art. 5 ust. 1 lit. c) i w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, zgodnie z wykładnią Trybunału i, w rezultacie byłoby sprzeczne z zasadą równego traktowania.

26 Tymczasem zgodnie z utrwalonym orzecznictwem każdy akt prawa Unii powinien być interpretowany zgodnie z całością prawa pierwotnego, w tym z ww. zasadą równego traktowania, która wymaga, aby porównywalne sytuacje nie były traktowane w odmienny sposób, a sytuacje odmienne nie były traktowane w sposób jednakowy, chyba że takie traktowanie jest obiektywnie uzasadnione (zob. wyrok z dnia 19 listopada 2009 r. Sturgeon i in., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 48 i przytoczone tam orzecznictwo).

27 W świetle powyższych uwag na przedłożone przez sąd odsyłający pytanie należy odpowiedzieć, iż art. 2 lit. l) rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że nie można uznać, iż lot, którego miejsca startu i lądowania są zgodne z pierwotnie planowanymi, lecz w ramach którego doszło do nieplanowanego międzylądowania, został odwołany.

W przedmiocie kosztów

28 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 (ósma izba) orzeka, co następuje:

Artykuł 2 lit. l) 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 nie można uznać, iż lot, którego miejsca startu i lądowania są zgodne z pierwotnie planowanymi, lecz w ramach którego doszło do nieplanowanego międzylądowania, został odwołany.

Podpisy