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 – Zmiana godziny odlotu – Odlot przełożony o około trzy godziny – Poinformowanie pasażerów dziewięć dni przed odlotem – Pojęcia „odwołania” i „opóźnienia”

W sprawie C-395/20

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Landgericht Düsseldorf (sąd krajowy w Düsseldorfie, Niemcy) postanowieniem z dnia 3 sierpnia 2020 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 19 sierpnia 2020 r., w postępowaniu:

EP,

GM

przeciwko

Corendon Airlines Turistik Hava Taşımacılık A.Ş.,

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 EP i GM – F. Puschkarski, Rechtsanwältin,

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

* Język postępowania: niemiecki.

– w imieniu Komisji Europejskiej – R. Pethke 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. 2 lit. l), art. 5 ust. 1 i art. 8 ust. 1 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 Wniosek ten złożono w ramach sporu pomiędzy EP i GM, dwoma pasażerami lotniczymi (zwanymi dalej „pasażerami, których dotyczy postępowanie główne"), a linią lotniczą Corendon Airlines Turistik Hava Taşımacılık A.Ş. (zwaną dalej „Corendon Airlines") w przedmiocie odmówienia przez tę linię wypłacenia pasażerom, których dotyczy postępowanie główne, odszkodowania z tytułu przełożenia pierwotnie planowanej godziny odlotu.

Ramy prawne

3 Artykuł 2 rozporządzenia nr 261/2004, 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".

4 Artykuł 5 tego rozporządzenia, zatytułowany „Odwołanie", stanowi w ust. 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 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".

5 Artykuł 6 wspomnianego rozporządzenia, zatytułowany „Opóźnienie", stanowi:

„1. Jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy ma uzasadnione powody, by przewidywać, że lot będzie opóźniony w stosunku do planowego startu:

a) o dwie lub więcej godzin w przypadku lotów do 1500 kilometrów; lub

b) o trzy lub więcej godzin w przypadku wszystkich lotów wewnątrzwspólnotowych dłuższych niż 1500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości pomiędzy 1500 a 3500 kilometrów; lub

c) o cztery lub więcej godzin w przypadku wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b),

pasażerowie otrzymują od obsługującego przewoźnika lotniczego:

(i) pomoc określoną w art. 9 ust. 1 lit. a) i art. 9 ust. 2; oraz

(ii) gdy oczekiwany w sposób uzasadniony czas odlotu nastąpi co najmniej dzień po terminie poprzednio zapowiedzianego odlotu, pomoc określoną w art. 9 ust. 1 lit. b) i c); oraz

(iii) gdy opóźnienie wynosi co najmniej pięć godzin, pomoc określoną w art. 8 ust. 1 lit. a).

2. W każdym przypadku pomoc jest oferowana w ramach limitów czasowych określonych powyżej w odniesieniu do poszczególnego przedziału odległości".

6 Zgodnie z art. 7 owego rozporządzenia, zatytułowanym „Prawo do odszkodowania":

„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;

[…]".

7 Artykuł 8 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Prawo do zwrotu należności lub zmiany planu podróży”, przewiduje:

„1. 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.

[…]”.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

8 Pasażerowie, których dotyczy postępowanie główne, zarezerwowali imprezę turystyczną za pośrednictwem platformy internetowej „Check24”. Corendon Airlines, obsługujący przewoźnik lotniczy, potwierdził ich rezerwację na lot, który miał odbyć się w dniu 18 maja 2019 r. z Düsseldorfu (Niemcy) do Antalyi (Turcja) i którego planowaną godzinę odlotu przewidziano na 13.20, zaś planowaną godzinę przylotu – na 17.50 tego samego dnia.

9 Corendon Airlines następnie przełożył ów lot, nie zmieniając jednak jego numeru, i wyznaczył nową godzinę odlotu na 16.10 oraz nową godzinę przylotu na 20.40 w dniu 18 maja 2019 r., o czym poinformował pasażerów, których dotyczy postępowanie główne, dziewięć dni przed rozpoczęciem lotu. Z uwagi na to, że zmodyfikowany w ten sposób lot uległ opóźnieniu, odlot miał miejsce o godzinie 17.02, a lądowanie – o godzinie 21.30 w dniu 18 maja 2019 r.

10 Pasażerowie, których dotyczy postępowanie główne, zażądali od Corendon Airlines na podstawie art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004 odszkodowania w wysokości 400 EUR dla każdego z nich.

11 Po tym, jak Corendon Airlines odmówił owym pasażerom wypłaty odszkodowania, ci ostatni wnieśli powództwo do Amtsgericht Düsseldorf (sądu rejonowego w Düsseldorfie, Niemcy), który oddalił je na tej podstawie, że, po pierwsze, chociaż godzina odlotu została zmieniona, to nie odstąpiono od pierwotnego rozkładu lotu. Po drugie, wspomnianych pasażerów w każdym razie poinformowano o zmianie godziny odlotu w terminie przewidzianym w art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (ii) rozporządzenia nr 261/2004, wynoszącym od dwóch tygodni do siedmiu dni przed planowaną godziną odlotu, w związku z czym nie ma potrzeby badania kwestii, czy zmiana godziny odlotu stanowiła odwołanie, czy też duże opóźnienie owego lotu. Ponadto sąd ten zauważył, że bez znaczenia jest to, czy Corendon Airlines wypełnił spoczywający na nim na mocy art. 8 tego rozporządzenia obowiązek poinformowania pasażerów, których dotyczy postępowanie

główne, o przysługujących im prawach, ponieważ ewentualne naruszenie takiego obowiązku informacyjnego nie daje prawa do odszkodowania na podstawie art. 7 ust. 1 wspomnianego rozporządzenia.

12 Landgericht Düsseldorf (sąd krajowy w Düsseldorfie, Niemcy), do którego pasażerowie, których dotyczy postępowanie główne, wnieśli apelację od wyroku wspomnianego wyżej sądu, zauważa, że wyroku tego nie można utrzymać w mocy, jeżeli przełożenie godziny odlotu o blisko trzy godziny powoduje, że został on odwołany w rozumieniu art. 2 lit. l) rozporządzenia nr 261/2004, i jeżeli powiadomienie o jego przełożeniu nie stanowi oferty zmiany planu podróży na warunkach przewidzianych w tym rozporządzeniu.

13 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 obsługujący przewoźnik lotniczy przekłada lot zarezerwowany w ramach imprezy turystycznej o planowanym czasie odlotu 13.20 (czasu miejscowego) na godzinę 16.10 (czasu miejscowego) tego samego dnia?

2) Czy zawiadomienie o przełożeniu lotu z godziny 13.20 (czasu miejscowego) na godz. 16.10 (czasu miejscowego) tego samego dnia na dziewięć dni przed rozpoczęciem podróży jest ofertą zmiany planu podróży w rozumieniu art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (ii) [rozporządzenia nr 261/2004], a jeżeli tak, to czy oferta ta musi odpowiadać wymogom z art. 5 ust. 1 lit. a) i art. 8 ust. 1 [tego rozporządzenia]?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego

14 Poprzez pytanie pierwsze sąd odsyłający 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 uznaje się za „odwołany” w rozumieniu tych przepisów, jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy przekłada godzinę odlotu o mniej niż trzy godziny, nie dokonując innych modyfikacji tego lotu.

15 Na wstępie należy zaznaczyć, że sąd odsyłający zadaje to pytanie wyłącznie w związku z przełożeniem godziny startu rozpatrywanego lotu o 2 godziny i 50 minut, nie odnosząc się w pytaniach prejudycjalnych do dalszego opóźnienia, jakiemu uległ ów lot.

16 W tym względzie należy zauważyć, 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”.

17 Pojęcie „lotu” nie zostało w owym rozporządzeniu zdefiniowane. Jednakże zgodnie z utrwalonym orzecznictwem lot polega w istocie 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). Ponadto Trybunał uściślił, że trasa stanowi zasadniczy element

lotu, który wykonywany jest zgodnie z rozkładem 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).

18 Trybunał orzekł również, że zgodnie z art. 2 lit. l) rozporządzenia nr 261/2004 odwołanie, w odróżnieniu od opóźnienia lotu, jest konsekwencją faktu, że lot pierwotnie przewidziany nie został wykonany. Wynika stąd, że loty odwołane i loty opóźnione stanowią pod tym względem dwie całkiem odrębne kategorie lotów. Nie można zatem wyprowadzić z tego rozporządzenia wniosku, że opóźniony lot może zostać uznany za „odwołany lot" tylko z tego powodu, że opóźnienie się przedłużyło, choćby znacznie (wyrok z dnia 19 listopada 2009 r., Sturgeon i in., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 33).

19 W tych okolicznościach, ponieważ przewóz pasażerów jest realizowany w ramach lotu, którego godzina startu jest opóźniona względem godziny startu pierwotnie przewidzianej, lot można uznać za „odwołany" tylko wtedy, gdy przewoźnik lotniczy zapewnia przewóz pasażerów w ramach alternatywnego lotu, którego pierwotny rozkład różni się od rozkładu lotu pierwotnie przewidzianego (wyrok z dnia 19 listopada 2009 r., Sturgeon i in., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 35).

20 Tymczasem okoliczność, że pasażerów, których dotyczy postępowanie główne, poinformowano o przełożeniu godziny odlotu z kilkudniowym wyprzedzeniem, nie ma sama w sobie wpływu na rozróżnienie między pojęciem „opóźnienia" a pojęciem „odwołania".

21 Jak wynika bowiem z orzecznictwa przywołanego w pkt 18 niniejszego wyroku, rozporządzenie nr 261/2004 przewiduje dwie całkiem odrębne kategorie lotów, a mianowicie, po pierwsze, loty odwołane w rozumieniu art. 5 tego rozporządzenia, a po drugie, loty opóźnione przy starcie w rozumieniu art. 6 owego rozporządzenia. Rozporządzenie to nie uzależnia przyporządkowania do jednej lub drugiej z tych kategorii od samego tylko uprzedniego poinformowania o przełożeniu godziny odlotu.

22 W związku z tym, jak zauważył rzecznik generalny w pkt 25 opinii, sprzeczne z powszechnym rozumieniem brzmienia rozporządzenia nr 261/2004 i jego systematyką byłoby uznanie, że przełożenie lotu o mniej niż trzy godziny, o czym poinformowano z kilkudniowym wyprzedzeniem – w sytuacji, gdy lot ten nie uległ żadnym innym modyfikacjom – stanowi „odwołanie" w rozumieniu art. 2 lit. l) tego rozporządzenia.

23 Wobec powyższego na pytanie pierwsze trzeba odpowiedzieć, iż art. 2 lit. l) i art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że lotu nie uznaje się za „odwołany" w rozumieniu tych przepisów, jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy przekłada godzinę odlotu o mniej niż trzy godziny, nie dokonując innych modyfikacji tego lotu.

W przedmiocie pytania drugiego

24 Poprzez pytanie drugie sąd odsyłający dąży do ustalenia, czy powiadomienie o przełożeniu odlotu stanowi ofertę zmiany planu podróży w rozumieniu art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (ii) rozporządzenia nr 261/2004, który odwołuje się do pojęcia „odwołania" lotu w rozumieniu art. 2 lit. l) tego rozporządzenia.

25 Zważywszy na odpowiedź, jakiej udzielono na pytanie pierwsze, nie ma potrzeby odpowiadania na pytanie drugie.

W przedmiocie kosztów

26 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:

Artykuł 2 lit. l) i art. 5 ust. 1 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 lotu nie uznaje się za „odwołany” w rozumieniu tych przepisów, jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy przekłada godzinę odlotu o mniej niż trzy godziny, nie dokonując innych modyfikacji tego lotu.

Podpisy