Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (wielka izba)

z dnia 26 lutego 2013 r.*

Odesłanie prejudycjalne — Transport lotniczy — Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 — Artykuły 6 i 7 — Lot łączony — Stwierdzenie opóźnienia w chwili przybycia do miejsca docelowego — Opóźnienie wynoszące co najmniej trzy godziny — Prawo pasażerów do odszkodowania

W sprawie C-11/11

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Bundesgerichtshof (Niemcy) postanowieniem z dnia 9 grudnia 2010 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 11 stycznia 2011 r., w postępowaniu:

Air France SA

przeciwko

Heinzowi-Gerkemu Folkertsowi,

Luz-Terezie Folkerts,

TRYBUNAŁ (wielka izba),

w składzie: V. Skouris, prezes, K. Lenaerts, wiceprezes, A. Tizzano, R. Silva de Lapuerta, M. Ilešič, J. Malenovský (sprawozdawca), M. Berger, E. Jarašiūnas, prezesi izb, E. Juhász, A. Borg Barthet, U. Lõhmus, A. Prechal, C.G. Fernlund, J.L. da Cruz Vilaça i C. Vajda, sędziowie,

rzecznik generalny: Y. Bot,

sekretarz: M. Aleksejev, administrator,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 27 listopada 2012 r.,

rozważywszy uwagi przedstawione:

— w imieniu Air France SA przez G. Toussainta, Rechtsanwalt,

— w imieniu rządu niemieckiego przez J. Kemper, działającą w charakterze pełnomocnika,

— w imieniu rządu francuskiego przez G. de Bergues'a oraz M. Perrota, działających w charakterze pełnomocników,

— w imieniu rządu włoskiego przez G. Palmieri, działającą w charakterze pełnomocnika, wspieraną przez C. Colelli, avvocato dello Stato,

* Język postępowania: niemiecki.

— w imieniu rządu polskiego przez M. Szpunara, działającego w charakterze pełnomocnika,

— w imieniu rządu Zjednoczonego Królestwa przez S. Ossowskiego, działającego w charakterze pełnomocnika, wspieranego przez D. Bearda, barrister,

— w imieniu Komisji Europejskiej przez K. Simonssona oraz K.P. Wojcika, działających w charakterze pełnomocników,

podjąwszy, po wysłuchaniu rzecznika generalnego, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii,

wydaje następujący

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 6 i 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. L 46, s. 1).

2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu między spółką Air France SA (zwaną dalej „Air France") a H.G. Folkertsem i L.T. Folkerts – która zarezerwowała lot z Bremy (Niemcy) do Asunción (Paragwaj) przez Paryż (Francja) i São Paulo (Brazylia) – w przedmiocie odszkodowania z tytułu szkody, jaką L.T. Folkers miała ponieść w następstwie opóźnienia, z jakim dotarła do miejsca docelowego.

Ramy prawne

Prawo międzynarodowe

3 Zawarta w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r. Konwencja o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (zwana dalej „konwencją montrealską") została podpisana przez Wspólnotę Europejską w dniu 9 grudnia 1999 r. i zatwierdzona w jej imieniu na mocy decyzji Rady 2001/539/WE z dnia 5 kwietnia 2001 r. (Dz.U. L 194, s. 38).

4 Artykuły 17–37 konwencji montrealskiej składają się na jej rozdział III, zatytułowany „Odpowiedzialność przewoźnika i zakres odszkodowania za szkody".

5 Artykuł 19 tej konwencji, zatytułowany „Opóźnienie", stanowi:

„Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą z opóźnienia w przewozie lotniczym osób, bagażu lub ładunku. Jednakże przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za szkodę wynikłą z opóźnienia, jeśli udowodni, że on sam oraz jego pracownicy i agenci podjęli wszystkie rozsądnie konieczne środki, aby uniknąć szkody, lub że niemożliwe było podjęcie przez nich takich środków".

6 Artykuł 22 ust. 1 tej konwencji ogranicza odpowiedzialność przewoźnika za szkodę wynikłą z opóźnienia do kwoty 4150 specjalnych praw ciągnienia w przypadku każdego pasażera.

Prawo Unii

7 Motywy 1–4 i 15 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.

(3) Pomimo iż rozporządzenie Rady (EWG) nr 295/91 z dnia 4 lutego 1991 r. ustanawiające wspólne zasady systemu odszkodowań dla pasażerów, którym odmówiono przyjęcia na pokład w regularnych przewozach lotniczych [(Dz.U. L 36, s. 5)], stworzyło podstawy ochrony pasażerów, liczba pasażerów, którym odmówiono przyjęcia na pokład wbrew ich woli, pozostaje zbyt wysoka, podobnie jak liczba pasażerów poszkodowanych odwołaniem lotu bez uprzedzenia oraz dużymi opóźnieniami.

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

[…]

(15) Za nadzwyczajne okoliczności powinno się uważać sytuację, gdy decyzja kierownictwa lotów w stosunku do danego samolotu spowodowała danego dnia powstanie dużego opóźnienia, przełożenie lotu na następny dzień albo odwołanie jednego lub więcej lotów tego samolotu pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków przez zainteresowanego przewoźnika, by uniknąć tych opóźnień lub odwołań lotów”.

8 Artykuł 1 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Przedmiot”, przewiduje:

„Niniejsze rozporządzenie przyznaje, na warunkach wymienionych poniżej, minimalne prawa dla pasażerów w następujących sytuacjach:

a) odmowy przyjęcia na pokład wbrew ich woli;

b) odwołania ich lotu;

c) opóźnienia ich lotu”.

9 Zgodnie z art. 2 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowanym „Definicje”:

„Dla celów niniejszego rozporządzenia:

[…]

h) »miejsce docelowe« oznacza miejsce lądowania określone na bilecie przedstawionym na stanowisku kontrolnym lub, w przypadku lotów łączonych, miejsce lądowania ostatniego lotu; alternatywne dostępne loty łączone nie są brane pod uwagę, jeżeli zachowany jest planowany czas przylotu;

[…]”.

10 Artykuł 5 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Odwołanie”, stanowi:

„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.

[…]

3. Obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty rekompensaty przewidzianej w art. 7, jeżeli może dowieść, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

[…]”.

11 Artykuł 6 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Opóźnienie”, ma następujące brzmienie:

„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".

12 Artykuł 7 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Prawo do odszkodowania", stanowi:

„1. W przypadku odwołania do niniejszego artykułu pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości:

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

b) 400 EUR dla wszystkich lotów wewnątrzwspólnotowych dłuższych niż 1500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1500 do 3500 kilometrów;

c) 600 EUR dla wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b).

Przy określaniu odległości podstawą jest ostatni cel lotu, do którego przybycie pasażera nastąpi po czasie planowego przylotu na skutek opóźnienia spowodowanego odmową przyjęcia na pokład lub odwołaniem lotu.

2. Jeżeli pasażerom zaoferowano, zgodnie z art. 8, zmianę planu podróży do ich miejsca docelowego na alternatywny lot, którego czas przylotu nie przekracza planowego czasu przylotu pierwotnie zarezerwowanego lotu:

a) o dwie godziny w przypadku wszystkich lotów o długości do 1500 kilometrów;

b) o trzy godziny w przypadku wszystkich lotów wewnątrzwspólnotowych dłuższych niż 1500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1500 do 3500 kilometrów;

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

obsługujący przewoźnik lotniczy może pomniejszyć odszkodowanie przewidziane w ust. 1 o 50%.

[…]".

13 Artykuł 8 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Prawo do zwrotu należności lub zmiany planu podróży", ma następujące brzmienie:

„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.

[…]”.

14 Zgodnie z art. 9 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowanym „Prawo do opieki”:

„1. W przypadku odwołania do niniejszego artykułu pasażerowie otrzymują bezpłatnie:

a) posiłki oraz napoje w ilościach adekwatnych do czasu oczekiwania;

b) zakwaterowanie w hotelu w przypadku:

— gdy występuje konieczność pobytu przez jedną albo więcej nocy, lub

— gdy zachodzi konieczność pobytu dłuższego niż planowany przez pasażera;

c) transport pomiędzy lotniskiem a miejscem zakwaterowania (hotelem lub innym).

2. Ponadto pasażerom bezpłatnie przysługują dwie rozmowy telefoniczne, dwa dalekopisy, dwie przesyłki faksowe lub e-mailowe.

3. Stosując niniejszy artykuł, obsługujący przewoźnik lotniczy powinien zwracać szczególną uwagę na potrzeby osób o ograniczonej możliwości poruszania się i wszelkich osób im towarzyszących, jak również na potrzeby dzieci podróżujących bez dorosłych opiekunów”.

15 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”.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

16 Luz-Tereza Folkerts zarezerwowała lot z Bremy przez Paryż i São Paulo do Asunción.

17 Zgodnie z pierwotnym rozkładem podróż L.T. Folkerts miała rozpocząć się wylotem z Bremy w dniu 16 maja 2006 r. o godz. 6.30 i zakończyć przylotem do Asunción – miejsca docelowego – tego samego dnia o godz. 23.30.

18 Rozpoczęcie lotu z Bremy do Paryża, obsługiwanego przez przewoźnika Air France, było opóźnione, a samolot wystartował nieznacznie przed godz. 9, czyli z około dwuipółgodzinnym opóźnieniem w stosunku do rozkładowej godziny odlotu. Luz-Tereza Folkerts, która już w Bremie otrzymała karty pokładowe na całą podróż, dotarła do Paryża już po wylocie samolotu przewoźnika Air France, którym miała odbyć lot łączony z Paryża do São Paulo. Air France przeniosła rezerwację L.T. Folkerts

na późniejszy lot do São Paulo. Ze względu na opóźnione przybycie do São Paulo L.T. Folkerts nie zdążyła na pierwotnie przewidziany lot łączony do Asunción. Ostatecznie przybyła ona do Asunción w dniu 17 maja 2006 r. o godz. 10.30, czyli z jedenastogodzinnym opóźnieniem w stosunku do planowej godziny przylotu.

19 W pierwszej instancji, a następnie w postępowaniu apelacyjnym, od przewoźnika Air France zasądzono na rzecz L.T. Folkerts odszkodowanie obejmujące między innymi kwotę 600 EUR, zgodnie z art. 7 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004.

20 Air France wniosła następnie skargę kasacyjną do Bundesgerichtshof (federalnego sądu najwyższego).

21 Sąd odsyłający jest zdania, że rozstrzygnięcie w przedmiocie kasacji zależy od tego, czy L.T. Folkers przysługuje względem Air France prawo do odszkodowania na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004.

22 Sąd odsyłający wskazuje bowiem, że L.T. Folkers ma prawo do odszkodowania w wysokości 600 EUR, wyłącznie jeżeli orzecznictwo Trybunału (wyrok z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07 Sturgeon i in., Zb.Orz. s. I-10923) – które przyznaje pasażerowi prawo do odszkodowania na podstawie art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 również w przypadku dużego opóźnienia – znajduje zastosowanie także w sytuacji, w której brak było opóźnienia w stosunku do planowej godziny odlotu w rozumieniu art. 6 ust. 1 tego rozporządzenia, jednak pasażer przybył do miejsca docelowego z opóźnieniem wynoszącym co najmniej trzy godziny w stosunku do planowej godziny przylotu.

23 Zatem w przekonaniu sądu odsyłającego zasadność prawa do odszkodowania dochodzonego przez pozwaną w postępowaniu kasacyjnym jest uzależniona od tego, czy możliwe jest zastosowanie art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004, nawet jeśli nie zostało podniesione żadne opóźnienie w rozumieniu art. 6 ust. 1 tego rozporządzenia. Zgodnie ze stanowiskiem Bundesgerichtshof uzasadnienie ww. wyroku w sprawach połączonych Sturgeon i in. nie pozwala bowiem na ustalenie, czy dla powstania prawa do odszkodowania na podstawie art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 miarodajna jest jedynie wielkość opóźnienia w chwili przybycia do miejsca docelowego, czy też prawo do odszkodowania z tytułu takiego opóźnienia oznacza nadto, że spełnione zostały przesłanki zastosowania art. 6 ust. 1 tego rozporządzenia, czyli że wylot był już opóźniony w wymiarze przekraczającym progi podane w tym przepisie.

24 W tych okolicznościach Bundesgerichtshof postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy pasażer ma prawo do odszkodowania na podstawie art. 7 rozporządzenia [nr 261/2004], gdy opóźnienie odlotu nie osiąga limitów czasowych określonych w art. 6 ust. 1 [tego] rozporządzenia, ale przylot do ostatniego miejsca docelowego następuje nie wcześniej niż trzy godziny po planowym czasie przylotu?

2) Na wypadek gdyby na pytanie pierwsze należało udzielić odpowiedzi przeczącej:

Czy dla kwestii zaistnienia opóźnienia w rozumieniu art. 6 ust. 1 rozporządzenia [nr 261/2004], w przypadku lotu składającego się z wielu lotów transferowych [lotów łączonych], decydujące są poszczególne loty transferowe [loty łączone], czy też odległość do ostatniego miejsca docelowego?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego

25 W pytaniu pierwszym sąd odsyłający zmierza w istocie do ustalenia, czy art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że na podstawie tego artykułu odszkodowanie przysługuje pasażerowi lotu łączonego, którego rozpoczęcie było opóźnione w wymiarze niższym niż progi określone w art. 6 tego rozporządzenia, lecz który przybył do miejsca docelowego z opóźnieniem wynoszącym co najmniej trzy godziny w stosunku do planowej godziny przylotu.

26 Należy w pierwszej kolejności przypomnieć, że przedmiot rozporządzenia nr 261/2004 obejmuje, jak wynika to z jego art. 1 ust. 1, przyznanie minimalnych praw pasażerom w ruchu lotniczym w trzech rodzajach sytuacji, a mianowicie w przypadku odmowy przyjęcia na pokład wbrew ich woli, odwołania ich lotu oraz opóźnienia ich lotu.

27 Tymczasem z art. 2 rozporządzenia nr 261/2004, zawierającego wyliczenie definicji o charakterze przekrojowym, wynika, że – odmiennie niż w odniesieniu do odmowy wejścia na pokład i odwołania lotu – opóźnienie lotu nie zostało w żaden sposób zdefiniowane w tym artykule.

28 Ponadto trzeba stwierdzić, że rozporządzenie nr 261/2004 przewiduje dwa różne przypadki opóźnienia lotu.

29 Po pierwsze, w niektórych kontekstach, takich jak kazus opóźnienia lotu, o którym mowa w art. 6 rozporządzenia nr 261/2004, omawiane rozporządzenie odnosi się jedynie do opóźnienia lotu w stosunku do planowej godziny wylotu.

30 Po drugie, w innych kontekstach rozporządzenie nr 261/2004 reguluje sytuację opóźnienia lotu stwierdzonego w chwili przybycia do miejsca docelowego. I tak, w art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia nr 261/2004 ustawodawca Unii wyciąga konsekwencje prawne z faktu, że pasażerowie, których lot został odwołany i którym przewoźnik lotniczy proponuje zmianę planu podróży, docierają do ich miejsca docelowego z pewnym opóźnieniem w stosunku do planowej godziny przylotu odwołanego lotu.

31 Należy zwrócić uwagę w tym względzie, że odniesienie w rozporządzeniu nr 261/2004 do różnych sytuacji opóźnienia wykazuje zgodność z art. 19 konwencji montrealskiej, która stanowi integralną część porządku prawnego Unii (zobacz wyroki: z dnia 10 stycznia 2006 r. w sprawie C-344/04 IATA i ELFAA, Zb.Orz. s. I-403, pkt 36; a także z dnia 6 maja 2010 r. w sprawie C-63/09 Walz, Zb.Orz. s. I-4239, pkt 19, 20). Wspomniany artykuł mówi bowiem o „opóźnieniu w przewozie lotniczym osób", nie precyzując, na jakim etapie takiej operacji przewozu powinno zostać stwierdzone owo opóźnienie.

32 W drugiej kolejności należy przypomnieć, że Trybunał orzekł już, iż pasażerowie lotów o dużym opóźnieniu, to jest wynoszącym co najmniej trzy godziny, mają prawo – na wzór pasażerów, których pierwotny lot został odwołany i którym przewoźnik lotniczy nie jest w stanie zaproponować zmiany planu podróży na warunkach przewidzianych w art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia nr 261/2004 – do odszkodowania na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, zważywszy, że ponoszą oni nieodwracalną stratę czasu, a w konsekwencji doświadczają analogicznych niedogodności (zobacz ww. wyrok w sprawach połączonych Sturgeon i in., pkt 60, 61; a także wyrok z dnia 23 października 2012 r. w sprawach połączonych C-581/10 i C-629/10 Nelson i in., pkt 34, 40).

33 Jako że wspomniane niedogodności materializują się, w zakresie lotów opóźnionych, w chwili przybycia do miejsca docelowego, Trybunał orzekł, że do celów odszkodowania przewidzianego w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 opóźnienie należy oceniać przez pryzmat planowej godziny przybycia do owego miejsca docelowego (zobacz ww. wyroki: w sprawach połączonych Sturgeon i in., pkt 61; a także w sprawach połączonych Nelson i in., pkt 40).

34 Tymczasem pojęcie miejsca docelowego zostało zdefiniowane w art. 2 lit. h) rozporządzenia nr 261/2004 jako miejsce lądowania określone na bilecie przedstawionym na stanowisku kontrolnym lub, w przypadku lotów łączonych, miejsce lądowania ostatniego lotu.

35 Z powyższego wynika, że w przypadku lotu łączonego do celów zryczałtowanego odszkodowania przewidzianego w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 znaczenie ma wyłącznie opóźnienie stwierdzone względem planowej godziny przybycia do miejsca docelowego, rozumianego jako miejsce lądowania ostatniego lotu zainteresowanego pasażera.

36 W trzeciej kolejności art. 6 rozporządzenia nr 261/2004, odnoszący się do opóźnienia lotu w stosunku do planowej godziny wylotu, ma na celu – zgodnie z jego brzmieniem – wyłącznie ustanowienie przesłanek dających prawo do pomocy i opieki, uregulowanych, odpowiednio, w art. 8 i 9 omawianego rozporządzenia.

37 Z powyższych rozważań nasuwa się wniosek, że zryczałtowane odszkodowanie przysługujące na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 pasażerowi lotu przybywającego do miejsca docelowego z co najmniej trzygodzinnym opóźnieniem w stosunku do planowej godziny przylotu nie jest uzależnione od spełnienia przesłanek wymienionych w art. 6 tego rozporządzenia.

38 Następnie okoliczność, że lot taki jak będący przedmiotem postępowania głównego nie miał względem planowej godziny wylotu opóźnienia przekraczającego progi wyznaczone w art. 6 rozporządzenia nr 261/2004, pozostaje bez znaczenia dla ciążącego na przewoźnikach lotniczych obowiązku wypłaty odszkodowania na rzecz pasażerów takiego lotu, jeżeli lot ten przybył do miejsca docelowego z opóźnieniem wynoszącym co najmniej trzy godziny.

39 Odmienna konkluzja oznaczałaby nieuzasadnioną różnicę w traktowaniu, gdyż prowadziłaby do zróżnicowanego traktowania pasażerów lotów przybywających do ich miejsca docelowego z opóźnieniem wynoszącym co najmniej trzy godziny w stosunku do planowej godziny przylotu, w zależności od tego, czy opóźnienie ich lotu w stosunku do planowej godziny wylotu przekroczyło progi wyznaczone w art. 6 rozporządzenia nr 261/2004, podczas gdy doświadczane przez nich niedogodności związane z nieodwracalną stratą czasu są identyczne.

40 W czwartej kolejności w trakcie rozprawy przytoczone zostały, między innymi przez Komisję Europejską, pewne dane statystyczne dotyczące, po pierwsze, istotnego odsetka lotów łączonych w przewozie pasażerów w europejskiej przestrzeni powietrznej, i po drugie, powtarzającego się charakteru opóźnień – wynoszących co najmniej trzy godziny, stwierdzanych w chwili przybycia do miejsca docelowego – które dotykają te loty i które wynikają z utraty przez zainteresowanych pasażerów połączeń w ramach lotu łączonego.

41 Prawdą jest w tym zakresie, że obowiązek wypłaty odszkodowania na rzecz pasażerów przedmiotowych lotów zgodnie z metodą ryczałtową określoną w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 wiąże się z istotnymi konsekwencjami finansowymi dla przewoźników lotniczych (zobacz podobnie ww. wyrok w sprawach połączonych Nelson i in., pkt 76).

42 Niemniej należy podkreślić, po pierwsze, że konsekwencji finansowych nie można uznać za nadmierne w stosunku do celu polegającego na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony pasażerów w ruchu lotniczym (ww. wyrok w sprawach połączonych Nelson i in., pkt 76), a po drugie, że rzeczywisty wymiar tych konsekwencji finansowych może podlegać złagodzeniu w kontekście trzech następujących elementów.

43 Przede wszystkim należy przypomnieć, że przewoźnicy lotniczy nie są zobowiązani do wypłaty odszkodowania, jeżeli są w stanie dowieść, że odwołanie lub duże opóźnienie lotu jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, to jest okoliczności, które pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego (wyrok z dnia 22 grudnia 2008 r. w sprawie C-549/07 Wallentin-Hermann, Zb.Orz. s. I-11061, pkt 34; a także ww. wyrok w sprawach połączonych Nelson i in., pkt 79).

44 Następnie trzeba zauważyć, że wypełnienie zobowiązań na mocy rozporządzenia nr 261/2004 pozostaje bez uszczerbku dla prawa przewoźnika lotniczego do dochodzenia odszkodowania od jakiejkolwiek osoby, w tym osoby trzeciej, która spowodowała opóźnienie, jak przewiduje to art. 13 tego rozporządzenia (ww. wyrok w sprawach połączonych Nelson i in., pkt 80).

45 Ponadto kwota odszkodowania, określona na 250 EUR, 400 EUR i 600 EUR w zależności od dystansu objętego danym lotem, może być jeszcze zmniejszona o 50% zgodnie z art. 7 ust. 2 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004, jeżeli opóźnienie wynosi, w odniesieniu do lotu nieobjętego art. 7 ust. 2 lit. a) i b) rzeczonego rozporządzenia, mniej niż cztery godziny (ww. wyroki: w sprawach połączonych Sturgeon i in., pkt 63; a także w sprawach połączonych Nelson i in., pkt 78).

46 Wreszcie z orzecznictwa wynika zresztą, iż znaczenie, jakie ma cel ochrony konsumentów – w tym w konsekwencji pasażerów w ruchu lotniczym – może uzasadniać negatywne konsekwencje ekonomiczne dla niektórych podmiotów gospodarczych, nawet jeśli są one istotne (ww. wyrok w sprawach połączonych Nelson i in., pkt 81 i przytoczone tam orzecznictwo).

47 Mając na uwadze powyższe rozważania, na pierwsze pytanie prejudycjalne należy odpowiedzieć, że art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że na podstawie tego artykułu odszkodowanie przysługuje pasażerowi lotu łączonego, którego rozpoczęcie było opóźnione w wymiarze niższym niż progi określone w art. 6 tego rozporządzenia, lecz który przybył do miejsca docelowego z opóźnieniem wynoszącym co najmniej trzy godziny w stosunku do planowej godziny przylotu, jako że wspomniane odszkodowanie nie jest uzależnione od istnienia opóźnienia przy wylocie, a co za tym idzie – od spełnienia przesłanek ustanowionych w tym art. 6.

W przedmiocie pytania drugiego

48 W związku z odpowiedzią twierdzącą udzieloną na pytanie pierwsze nie ma potrzeby udzielania odpowiedzi na pytanie drugie.

W przedmiocie kosztów

49 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 (wielka izba) orzeka, co następuje:

Artykuł 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, należy interpretować w ten sposób, że na podstawie tego artykułu odszkodowanie przysługuje pasażerowi lotu łączonego, którego rozpoczęcie było opóźnione w wymiarze niższym niż progi określone w art. 6 tego rozporządzenia, lecz który przybył do miejsca docelowego z opóźnieniem wynoszącym co najmniej trzy godziny w stosunku do planowej godziny przylotu, jako że wspomniane odszkodowanie nie jest uzależnione od istnienia opóźnienia przy wylocie, a co za tym idzie – od spełnienia przesłanek ustanowionych w tym art. 6.

Podpisy