

Wydanie tymczasowe

WYROK TRYBUNAŁU (ósma izba)

z dnia 7 września 2017 r. (*)

Odesłanie prejudycjalne – Transport – Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 – Artykuł 7 ust. 1 – Wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów – Lot odbywający się na kilku odcinkach – Pojęcie „odległości”, którą należy wziąć pod uwagę

W sprawie C-559/16

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Amtsgericht Hamburg (sąd rejonowy w Hamburgu, Niemcy) postanowieniem z dnia 4 października 2016 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 4 listopada 2016 r., w postępowaniu:

Birgit Bossen,

Anja Bossen,

Gudula Gräßmann

przeciwko

Brussels Airlines SA/NV,

TRYBUNAŁ (ósma izba),

w składzie: M. Vilaras, prezes izby, J. Malenovský (sprawozdawca)
i M. Safjan, sędziowie,

rzecznik generalny: Y. Bot,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi przedstawione:

– w imieniu B. Bossen, A. Bossen oraz G. Gräßmann przez F. Puschkarski,
Rechtsanwältin,

- w imieniu Brussels Airlines SA/NV przez D. Smielicka, Rechtsanwalt,
- w imieniu rządu francuskiego przez D. Colasa, E. de Moustier oraz M.L. Kitamurę, działających w charakterze pełnomocników,
- w imieniu rządu włoskiego przez G. Palmieri, działającą w charakterze pełnomocnika, wspieraną przez P. Garofolego, avvocato dello Stato,
- w imieniu Komisji Europejskiej przez W. Möllsa oraz N. Yerrell, 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. 7 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 został złożony w ramach sporu między Birgit Bossen, Anją Bossen i Gudulą Gräßmann a Brussels Airlines SA/NV dotyczącego kwoty odszkodowania należnego im z uwagi na duże opóźnienie lotu tego przewoźnika lotniczego.

Ramy prawne

- 3 Artykuł 2 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Definicje”, stanowi w lit. h):

„Do 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”.

4 Zgodnie z brzmieniem art. 5 ust. 1 lit. c) tego rozporządzenia:

„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;
 - 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 tego rozporządzenia ma następujące brzmienie:

„Opóźnienie

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 wewnątrzspółnotowych 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 określona 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 Artykuł 7 tego rozporządzenia stanowi:

„Prawo do odszkodowania

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 wewnątrzspółnotowych 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.

[...]

4. Odległości podane w ust. 1 i 2 mierzone są metodą trasy po ortodromie”.

Postępowanie główne i pytanie prejudycjalne

7 Skarżące zarezerwowały w Brussels Airlines przewóz z Rzymu (Włochy) do Hamburga (Niemcy), z przesiadką w Brukseli (Belgia). Lot z Rzymu do Brukseli powinien być rozpocząć się o godz. 10.25, a zakończyć się o godz. 12.40, a lot z Brukseli do Hamburga powinien być rozpocząć się o godz. 13.35, a zakończyć się o godz. 14.45.

8 Lot z Rzymu do Brukseli opóźnił się i zakończył się lądowaniem w Brukseli dopiero o godz. 13.22, tak że skarżące nie miały możliwości zdążyć na lot łączony.

9 Skarżące zostały następnie przewiezione do Hamburga w ramach następnego lotu, który zakończył się o godz. 18.35, czyli z opóźnieniem wynoszącym trzy godziny i pięćdziesiąt minut w stosunku do pierwotnie planowanej godziny przylotu.

- 10 Odległość pomiędzy Rzymem a Hamburgiem wynosi w oparciu o metodę ortodromiczną 1326 km. Odległość między Rzymem a Brukselą wynosi 1173 km, natomiast odległość między Brukselą a Hamburgiem wynosi 483 km, czyli w sumie odległość w przypadku obu tych lotów wynosi 1656 km.
- 11 Skarżące wystąpiły do Amtsgericht Hamburg (sądu rejonowego w Hamburgu, Niemcy) z żądaniem zasądzenia każdej z nich odszkodowania w wysokości 400 EUR na podstawie art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004.
- 12 Sąd odsyłający zauważa, że bezsporne między stronami jest, iż wskutek powstałego dużego opóźnienia skarżącym przysługuje roszczenie o odszkodowanie, a spółka Brussels Airlines wypłaciła już skarżącym każdorazowo 250 EUR z tego tytułu.
- 13 Skarżące występują obecnie z żądaniem zapłaty dalszych 150 EUR dla każdej z nich, gdyż ich zdaniem przy obliczaniu odległości powinno uwzględnić się dwa odcinki lotu – a zatem odległość ta przekracza 1500 km – nie zaś odległość pomiędzy Rzymem a Hamburgiem w oparciu o metodę ortodromiczną.
- 14 W takich okolicznościach Amtsgericht Hamburg (sąd rejonowy w Hamburgu) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy art. 7 ust. 1 zdanie drugie rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że pojęcie »odległości« oznacza jedynie ustaloną w oparciu o metodę ortodromiczną bezpośrednią odległość pomiędzy miejscem odlotu i ostatnim miejscem przylotu, i to bez względu na rzeczywiście przebytą trasę?».

W przedmiocie pytania prejudycjalnego

- 15 W swym pytaniu sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że pojęcie „odległości” obejmuje, w przypadku połączeń lotniczych obejmujących loty łączone, wyłącznie odległość między pierwszym miejscem odlotu a miejscem docelowym, która powinna zostać obliczona w oparciu o metodę ortodromiczną, i to bez względu na rzeczywiście przebytą trasę.
- 16 Na wstępie należy stwierdzić, że nie jest sporne, iż skarżące w postępowaniu głównym dotarły do miejsca docelowego z opóźnieniem, i że w związku z tym mają prawo do odszkodowania. Jediną kwestią sporną w tej sprawie jest określenie kwoty tego odszkodowania zgodnie z przesłankami ustanowionymi w art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004.

- 17 Na wstępie należy przypomnieć, że art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 stanowi w szczególności, że w przypadku odwołania do tego artykułu pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości wynoszącej od 250 do 600 EUR, w zależności od odległości, jaką obejmowały dane loty, z uwzględnieniem ostatniego miejsca przylotu pasażera, i mając na względzie, że zgodnie z art. 7 ust. 4 tego rozporządzenia odległość ta powinna zostać obliczona metodą trasy po ortodromie.
- 18 W tym względzie należy zauważyć, że o ile art. 5 rozporządzenia nr 261/2004, dotyczący odwołanych lotów, zawiera odniesienie do art. 7 tego rozporządzenia, o tyle nie ma to miejsca w przypadku art. 6 tegoż rozporządzenia, dotyczącego opóźnień.
- 19 Jednakże Trybunał przypominał, że wszystkie akty prawne Unii należy interpretować w zgodzie z całym prawem pierwotnym, w tym z zasadą równego traktowania, która wymaga, aby porównywalne sytuacje nie były traktowane w sposób odmienny, a sytuacje odmienne nie były traktowane w sposób jednakowy, chyba że takie traktowanie jest obiektywnie uzasadnione (zob. podobnie wyrok z dnia 23 października 2012 r., Nelson i in., C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, pkt 33).
- 20 Otóż Trybunał orzekł, że należy uznać, iż pasażerowie, których lot jest opóźniony o co najmniej trzy godziny, oraz pasażerowie, których lot został odwołany i których plan podróży został zmieniony w sposób niezachowujący ograniczeń przewidzianych w art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia nr 261/2004, znajdują się w porównywalnych sytuacjach, ponieważ doznają podobnych niedogodności, stanowiących podstawę ich odszkodowania (zob. podobnie wyrok z dnia 23 października 2012 r., Nelson i in., C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, pkt 34).
- 21 Wynika stąd, że wykładni rozporządzenia nr 261/2004 należy dokonywać w ten sposób, że pasażerom lotów opóźnionych o co najmniej trzy godziny przysługuje takie samo odszkodowanie jak pasażerom lotów odwołanych, których plan podróży został zmieniony w sposób niezachowujący ograniczeń przewidzianych w art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia nr 261/2004 (wyrok z dnia 23 października 2012 r., Nelson i in., C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, pkt 38).
- 22 Orzecznictwo to należy rozumieć w ten sposób, że stawia ono wymóg, aby obydwie kategorie pasażerów wymienione w poprzednim punkcie były traktowane w równy sposób, nie tylko jeśli chodzi o samo powstanie prawa do odszkodowania, ale również w odniesieniu do kwoty takiego odszkodowania.
- 23 To zatem zgodnie z tym wymogiem należy interpretować art. 7 ust. 1 nr 261/2004, a także art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) tego rozporządzenia.

- 24 Tymczasem przepisy te, jak wynika z samej ich treści, przewidują prawo pasażerów do odszkodowania niezależnie od tego, czy pasażerowie ci dotrą do miejsca docelowego bezpośrednim lotem czy też lotem łączonym.
- 25 Jest tak również, jeśli chodzi o obliczenie kwoty takiego odszkodowania.
- 26 Wybór i zakres poszczególnych środków przyjętych w rozporządzeniu nr 261/2004 przez prawodawcę Unii różnią się bowiem w zależności od rozmiaru szkody poniesionej przez pasażerów (zob. podobnie wyrok z dnia 10 stycznia 2016 r., IATA i ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, pkt 85). W rezultacie należy uznać, że różne poziomy kwoty odszkodowania należnego pasażerom są wyrazem różnic w zakresie niedogodności, jakich doświadczyli dani pasażerowie w sytuacjach przewidzianych w art. 7 ust. 1 lit. a)–c) rozporządzenia nr 261/2004.
- 27 W tym zakresie Trybunał orzekł już, że uzasadnieniem odszkodowania dla pasażerów, o którym mowa w art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) tego rozporządzenia, jest fakt, że z uwagi na odwołanie ich lotu w ostatniej chwili są oni praktycznie pozbawieni możliwości swobodnej reorganizacji swojej podróży. W rezultacie, jeżeli z jakiegoś powodu są oni bezwzględnie zmuszeni, by dotrzeć do swego miejsca docelowego w danym momencie, w żaden sposób nie mogą uniknąć straty czasu wynikającej z nowej sytuacji, ponieważ nie mają w tym względzie żadnej swobody (wyrok z dnia 23 października 2012 r., Nelson i in., C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, pkt 35).
- 28 Z uwagi na charakter doświadczonych w ten sposób niedogodności, fakt, że niektórzy pasażerowie objęci zakresem art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia nr 261/2004 dotarli do miejsca docelowego nie lotem bezpośrednim, lecz lotem łączonym, co spowodowało w takim przypadku rzeczywiste wydłużenie przebytej odległości, nie powoduje sam w sobie zwiększenia zakresu niedogodności w stosunku do niedogodności doświadczonych przez pasażerów bezpośredniego lotu.
- 29 Przy określaniu kwoty odszkodowania należy zatem uwzględnić wyłącznie odległość między pierwszym miejscem odlotu a miejscem docelowym, bez uwzględniania ewentualnych lotów łączonych.
- 30 Następnie, zgodnie z wymogiem powołanym w pkt 21 niniejszego wyroku, należy zastosować tę samą metodę obliczeń w odniesieniu do pasażerów lotów opóźnionych o co najmniej trzy godziny.
- 31 W szczególności Trybunał orzekł, że podstawą ich odszkodowania jest niedogodność obejmująca stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny w stosunku do pierwotnego planu ich podróży, stwierdzoną, również w przypadku lotów łączonych, w chwili przybycia do miejsca docelowego (zob

podobnie wyrok z dnia 26 lutego 2013 r., Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, pkt 35).

- 32 Tymczasem, z uwagi na charakter doświadczonych w związku z tym niedogodności, ewentualne różnice w rzeczywistości przebytej odległości w żaden sposób nie wpływają jako takie na zakres tychże niedogodności.
- 33 Z ogółu powyższych rozważań wynika, że art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że pojęcie „odległości” obejmuje, w przypadku połączeń lotniczych obejmujących loty łączone, wyłącznie odległość między pierwszym miejscem odlotu a miejscem docelowym, która powinna zostać obliczona w oparciu o metodę ortodromiczną, i to bez względu na rzeczywistości przebytą trasę.

W przedmiocie kosztów

- 34 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 7 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 pojęcie „odległości” obejmuje, w przypadku połączeń lotniczych obejmujących loty łączone, wyłącznie odległość między pierwszym miejscem odlotu a miejscem docelowym, która powinna zostać obliczona w oparciu o metodę ortodromiczną, i to bez względu na rzeczywistości przebytą trasę.

Podpisy

* Język postępowania: niemiecki.