

Sprawa C-716/23**Streszczenie wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym na podstawie art. 98 ust. 1 regulaminu postępowania przed Trybunałem Sprawiedliwości****Data wpływu:**

27 listopada 2023 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Vilniaus apygardos teismas (Litwa)

Data wydania postanowienia o wystąpieniu z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym:

31 października 2023 r.

Strona wnosząca odwołanie i strona powodowa w pierwszej instancji:

„Skycop.com” UAB

Druga strona postępowania apelacyjnego i strona pozwana w pierwszej instancji:

Ryanair DAC

Przedmiot postępowania głównego

Prawo do odszkodowania dla pasażerów, którzy odmówili skorzystania z lotu opóźnionego o co najmniej pięć godzin i w związku z tym nie dotarli do miejsca docelowego.

Przedmiot i podstawa prawna odesłania prejudycjalnego

Wykładnia art. 6 ust. 1 ppkt (iii) 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, w związku z art. 8 ust. 1 lit. a) i art. 7 tego rozporządzenia.

Artykuł 267 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Pytanie prejudycjalne

1. Czy 6 ust. 1 ppkt (iii) rozporządzenia nr 261/2004 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, w związku z jego art. 8 ust. 1 lit. a) należy interpretować w ten sposób, że pasażerowie, którzy odmówili skorzystania z lotu opóźnionego o co najmniej pięć godzin i dla których lot ten nie służy już żadnemu celowi, są uprawnieni do odszkodowania przewidzianego w art. 7 tego rozporządzenia?

2. W przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze: Jakie przesłanki muszą zostać spełnione, aby taki pasażer był uprawniony do odszkodowania na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, czy też taki pasażer jest uprawniony do odszkodowania niezależnie od przyczyny, dla której odmówił skorzystania z lotu opóźnionego o co najmniej pięć godzin?

Przywołane przepisy prawa Unii i orzecznictwo

Rozporządzenie nr 261/2004: motywy 1 i 2 oraz art. 1, 2 i 5–9

Zawiadomienie Komisji – Wytyczne interpretacyjne dotyczące rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz rozporządzenia Rady (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady, pkt 4.2 i 4.4.6.

Wyrok z dnia 26 lutego 2013 r., Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106); wyrok z dnia 4 września 2014 r., Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141); wyrok z dnia 19 listopada 2009 r., Sturgeon i in. (sprawy połączone C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716); wyrok z dnia 23 października 2012 r., Nelson i in. (sprawy połączone C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657).

Zwięzłe przedstawienie stanu faktycznego i postępowania głównego

- 1 Pasażerowie A.K., A.Š., A.V., G.S., L.K., M.V., P.K., P.Š., G.Š., A.Š., T.Š., R.R., Ž. M., A.B., P.N. i U.M. zakupili bilety na lot Wilno-Mediolan (Bergamo) w dniu 30 marca 2022 r. obsługiwany przez przewoźnika lotniczego Ryanair DAC; długość tego lotu (VNO-BGY) wynosi 1532,76 km.
- 2 Planowanym czasem odlotu z Wilna była godz. 19.50, a planowanym czasem przylotu do Mediolanu (Bergamo) była godz. 21.25. Lot był opóźniony. Lot faktycznie rozpoczął się następnego dnia o godz. 2.53 (czyli 7 godzin i 3 minuty później niż planowano) i dotarł do miejsca docelowego o godz. 4.40 (czyli 7

godzin i 15 minut później niż planowano). Przewoźnik lotniczy nie powołał się na żadne nadzwyczajne okoliczności.

- 3 Niektórzy z pasażerów wymienionych w pkt 1 powyżej (8 osób) skorzystali z opóźnionego lotu i dotarli do miejsca docelowego. Pozostali (8 osób) nie dotarli do miejsca docelowego: niektórzy z tych ostatnich pasażerów, po długim oczekiwaniu i otrzymaniu informacji, że ich lot został opóźniony i nie jest jasne, czy się odbędzie, nie stawili się przy bramce wejściowej, podczas gdy inni, po kilku godzinach oczekiwania, zdecydowali się nie skorzystać z lotu i anulowali odprawę.
- 4 „Skycop.com” UAB zawarła umowy cesji ze wszystkimi pasażerami wymienionymi w pkt 1 powyżej, których lot był opóźniony, na mocy których przenieśli oni na nią swoje prawo do żądania odszkodowania na podstawie rozporządzenia nr 261/2004.
- 5 W trakcie postępowania przed sądem pierwszej instancji „Skycop.com” UAB i Ryanair DAC zawarły ugodę dotyczącą odszkodowania dla ośmiu pasażerów, którzy dotarli do miejsca docelowego.
- 6 Sąd pierwszej instancji oddalił powództwo wniesione przez „Skycop.com” UAB w zakresie odszkodowania dla ośmiu pasażerów, którzy nie dotarli do miejsca docelowego. Sąd pierwszej instancji argumentował, że rozporządzenie nr 261/2004 nie stanowi wyrażnie, że pasażerowie lotów opóźnionych są uprawnieni do odszkodowania przewidzianego w art. 7 tego rozporządzenia tak jak pasażerowie lotów odwołanych. Sąd pierwszej instancji zauważył, że o ile prawo pasażerów do odszkodowania w przypadku opóźnienia lotu jest uznane w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości, w szczególności w wyroku z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawie Sturgeon i in., o tyle odszkodowanie to przysługuje pod warunkiem, że pasażerowie dotarli do miejsca docelowego później o trzy godziny lub więcej, niż planowano. Zdaniem sądu pierwszej instancji pasażerów, którzy po otrzymaniu informacji o opóźnieniu wynoszącym co najmniej pięć godzin zdecydowali się skorzystać z prawa do odmowy skorzystania z lotu i żądania zwrotu ceny biletu, nie można porównywać z pasażerami, którzy spędzili znaczną ilość czasu w oczekiwaniu na lot i którzy po skorzystaniu z lotu dotarli do miejsca docelowego.
- 7 „Skycop.com” UAB wniosła apelację od wyroku sądu pierwszej instancji, domagając się uchylenia zaskarżonego wyroku i wydania nowego orzeczenia uwzględniającego powództwo; wniosła również o skierowanie sprawy do Trybunału Sprawiedliwości w trybie prejudycjalnym.

Główne argumenty stron w postępowaniu głównym

- 8 „Skycop.com” UAB twierdzi, że pasażerowie, których loty zostały opóźnione o ponad pięć godzin i dla których loty te nie służą już żadnemu celowi, są porównywalni z pasażerami, których loty zostały odwołane, i w związku z tym

powinni otrzymać odszkodowanie za spędzony czas, nawet jeśli nie dotarli do miejsca docelowego (zdecydowali się tam nie lecieć).

- 9 Ryanair DAC twierdzi, że pasażerowie, którzy zrezygnowali z podróży po opóźnieniu lotu i nie dotarli do miejsca docelowego, nie są uprawnieni do odszkodowania, ponieważ takie prawo nie zostało wyraźnie przewidziane w rozporządzeniu nr 261/2004 ani w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości.

Zwięzłe przedstawienie uzasadnienia wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

- 10 Konieczność zwrócenia się przez sąd odsyłający do Trybunału wynika z faktu, że odpowiedź na pytania prejudycjalne pozwoli ustalić, czy zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 261/2004 zainteresowani pasażerowie, tj. pasażerowie, których lot był opóźniony o co najmniej pięć godzin [art. 6 ust. 1 ppkt (iii)] i którzy ostatecznie odmówili skorzystania z tego lotu (nie dotarli do miejsca docelowego), są uprawnieni nie tylko do zwrotu ceny ich biletu [art. 8 ust. 1 lit. a)], ale również do odszkodowania przewidzianego w art. 7 tego rozporządzenia w taki sam sposób jak pasażerowie, którzy ostatecznie skorzystali z lotu i dotarli do miejsca docelowego.
- 11 Sąd odsyłający zauważa, że sytuacja będąca przedmiotem postępowania przed sądem krajowym nie została wyraźnie uregulowana w rozporządzeniu nr 261/2004, a orzecznictwo Trybunału nie dostarczyło żadnych wyjaśnień w tej kwestii [odsyła się do wyroków w sprawach: *Sturgeon i in.* (C-402/07 i C-432/07), pkt 31, 60 i 61, *Nelson i in.* (C-581/10 i C-629/10), pkt 34 i 40, *Folkerts* (C-11/11), pkt 30, 32, 33, 36, 37 i 47, oraz *Germanwings* (C-452/13)].
- 12 Sąd odsyłający wskazuje, że w sprawach, w przedmiocie których Trybunał orzekł w wyrokach *Sturgeon i in.* (C-402/07 i C-432/07) oraz *Nelson i in.* (C-581/10 i C-629/10), mimo że rozpatrywana sytuacja również wiązała się z ponad pięciogodzinnym opóźnieniem odlotu, pasażerowie mimo to skorzystali z lotu i dotarli do miejsca docelowego. W świetle tej okoliczności oraz faktu, że pasażerowie dotarli do miejsca docelowego trzy lub więcej godzin później niż planowano, stwierdzono, że tacy pasażerowie są uprawnieni do odszkodowania na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 w taki sam sposób jak pasażerowie, których lot został odwołany [art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) tego rozporządzenia]. W wyrokach *Folkerts* (C-11/11) i *Germanwings* (C-452/13) odszkodowanie jest również związane z faktem, że pasażerowie dotarli do miejsca docelowego trzy lub więcej godzin później niż planowano.
- 13 Sytuacja w postępowaniu głównym jest odmienna i powstaje pytanie, czy pasażerowie są również uprawnieni do odszkodowania na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, jeżeli ich opóźniony lot spełnia progi określone w art. 6 rozporządzenia nr 261/2004 (w niniejszej sprawie opóźnienie odlotu wyniosło ponad pięć godzin), ale pasażerowie zrezygnowali z podróży i w ogóle nie dotarli do miejsca docelowego.