

Processo C-716/23**Resumo do pedido de decisão prejudicial em aplicação do artigo 98.º, n.º 1, do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça****Data de entrada:**

27 de novembro de 2023

Órgão jurisdicional de reenvio:

Vilniaus apygardos teismas (Tribunal Regional de Vilnius, Lituânia)

Data da decisão de reenvio:

31 de outubro de 2023

Recorrente e demandante em primeira instância:

«Skycop.com» UAB

Recorrida e demandada em primeira instância:

Ryanair DAC

Objeto do processo principal

Direito a indemnização dos passageiros que se recusaram a apanhar um voo que registava um atraso de, pelo menos, cinco horas e que, por conseguinte, não chegaram ao seu destino final.

Objeto e fundamento jurídico do pedido de decisão prejudicial

Interpretação do artigo 6.º, n.º 1, iii), do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91 (a seguir «Regulamento n.º 261/2004»), lido em conjugação com o artigo 8.º, n.º 1, alínea a) e o artigo 7.º do mesmo regulamento.

Artigo 267.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeiaia.

Questões prejudiciais

1. Deve o artigo 6.º, n.º 1, iii), do Regulamento n.º 261/2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91, lido em conjugação com o artigo 8.º, n.º 1, alínea a), do mesmo regulamento, ser interpretado no sentido de que os passageiros que se recusaram a apanhar um voo que registava um atraso de pelo menos cinco horas e para os quais a realização desse voo já não se justificava têm direito à indemnização prevista no artigo 7.º do referido regulamento?

2. Em caso de resposta afirmativa à primeira questão, que requisitos devem ser preenchidos para que esses passageiros tenham direito a indemnização ao abrigo do artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004, ou têm esses passageiros direito a uma indemnização independentemente da razão pela qual se recusaram a apanhar um voo que registava um atraso de pelo menos cinco horas?

Disposições de direito da União e jurisprudência invocadas

Regulamento n.º 261/2004, considerandos 1 e 2 e artigos 1.º, 2.º e 5.º a 9.º

Comunicação da Comissão – Orientações para a Interpretação do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos, e do Regulamento (CE) n.º 2027/97 relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 889/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, n.ºs 4.2. e 4.4.6.

Acórdão de 26 de fevereiro de 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106); Acórdão de 4 de setembro de 2014, Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141); Acórdão de 19 de novembro de 2009, Sturgeon e o. (processos apensos C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716); Acórdão de 23 de outubro de 2012, Nelson e o. (processos apensos C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657).

Apresentação sucinta dos factos e do processo principal

- 1 Os passageiros 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. e U. M. compraram bilhetes para o voo Vilnius-Milão (Bérgamo), de 30 de março de 2022, operado pela transportadora aérea Ryanair DAC, sendo a distância coberta por este voo (VNO-BGY) de 1 532,76 km.
- 2 A hora programada de partida de Vilnius era às 19h50 e a hora programada de chegada a Milão (Bérgamo) era às 21h25. O voo atrasou-se, partiu efetivamente

no dia seguinte às 2h53 (ou seja, 7 horas e 3 minutos mais tarde do que o programado) e chegou ao destino final às 4h40 (ou seja, 7 horas e 15 minutos mais tarde do que o programado). A transportadora aérea não referiu nenhuma circunstância extraordinária.

- 3 Alguns dos passageiros enumerados no n.º 1 *supra* (oito pessoas) apanharam o voo atrasado e chegaram ao seu destino final. As restantes (oito pessoas) não chegaram ao seu destino final: depois de terem esperado muito tempo e de terem sido informados de que o seu voo estava atrasado e que não era certo que fosse realizado, alguns destes passageiros não se apresentaram na porta de embarque, ao passo que outros, depois de terem esperado algumas horas, decidiram não apanhar o voo e cancelaram o seu registo.
- 4 A «Skycop.com» UAB celebrou contratos de cessão com todos os passageiros cujo voo registou um atraso, enumerados no n.º 1 *supra*, com base nos quais estes lhe cederam o direito de pedir uma indemnização ao abrigo do Regulamento n.º 261/2004.
- 5 No decurso do processo no órgão jurisdicional de primeira instância, a «Skycop.com» UAB e a Ryanair DAC celebraram uma transação relativa à indemnização dos oito passageiros que chegaram ao seu destino final.
- 6 O órgão jurisdicional de primeira instância julgou improcedente a ação intentada pela «Skycop.com» UAB no que respeita à indemnização dos oito passageiros que não chegaram ao seu destino final. O órgão jurisdicional de primeira instância entende que o Regulamento n.º 261/2004 não dispõe especificamente que os passageiros cujos voos registaram um atraso têm direito à indemnização prevista no artigo 7.º deste regulamento, como é o caso daqueles cujo voo foi cancelado. O órgão jurisdicional de primeira instância observou que, embora o direito a indemnização dos passageiros em caso de atraso do voo seja reconhecido na jurisprudência do Tribunal de Justiça, nomeadamente no seu Acórdão de 19 de novembro de 2009, proferido no processo Sturgeon e o., tal indemnização é devida se os passageiros tiverem chegado ao seu destino final pelo menos três horas mais tarde do que o programado. Segundo o órgão jurisdicional de primeira instância, os passageiros que, após terem sido informados de um atraso de cinco horas ou mais, decidiram exercer o seu direito de se recusarem a apanhar o voo e de pedir o reembolso do preço do seu bilhete não são comparáveis com os passageiros que passaram um período de tempo considerável à espera do voo e que, após terem apanhado o voo, chegaram ao seu destino final.
- 7 A «Skycop.com» UAB interpôs recurso da sentença do órgão jurisdicional de primeira instância, pedindo a anulação do acórdão recorrido e a adoção de uma nova decisão que julgasse a ação procedente; pediu igualmente que o processo fosse remetido ao Tribunal de Justiça a título prejudicial.

Argumentos essenciais das partes no processo principal

- 8 A «Skycop.com» UAB alega que os passageiros cujo voo registou um atraso superior a cinco horas e em relação aos quais os voos já não se justificam são comparáveis com os passageiros cujos voos foram cancelados, devendo, por conseguinte, ser indemnizados pelo tempo que despenderam, mesmo que não tenham chegado ao seu destino final (tendo decidido não apanhar o voo).
- 9 A Ryanair DAC sustenta que os passageiros que abandonaram a sua viagem após o atraso do voo e não chegaram ao seu destino final não têm direito a indemnização, uma vez que esse direito não está expressamente previsto no Regulamento n.º 261/2004 nem na jurisprudência do Tribunal de Justiça.

Apresentação sucinta da fundamentação do pedido de decisão prejudicial

- 10 A necessidade de o órgão jurisdicional de reenvio remeter o processo ao Tribunal de Justiça baseia-se no facto de a resposta às questões prejudiciais permitir determinar se, em conformidade com as disposições do Regulamento n.º 261/2004, os passageiros em causa, ou seja, os passageiros cujo voo registou um atraso de pelo menos cinco horas [artigo 6.º, n.º 1, iii)], e que acabaram por se recusar a apanhar esse voo (não tendo chegado ao seu destino final), têm direito não só ao reembolso do preço do seu bilhete [artigo 8.º, n.º 1, alínea a)] mas também à indemnização prevista no artigo 7.º deste regulamento, da mesma forma que os passageiros que acabaram por apanhar o voo e chegaram ao seu destino final.
- 11 O órgão jurisdicional de reenvio observa que a situação em causa no processo principal não é expressamente abordada pelo Regulamento n.º 261/2004 e que a jurisprudência do Tribunal de Justiça também não esclareceu esta questão [é feita referência ao Acórdão Sturgeon e o. (C-402/07 e C-432/07), n.ºs 31, 60 e 61, ao Acórdão Nelson e o. (C-581/10 e C-629/10), n.ºs 34 e 40, ao Acórdão Folkerts (C-11/11), n.ºs 30, 32, 33, 36, 37 e 47, e ao Acórdão Germanwings (C-452/13)].
- 12 O órgão jurisdicional de reenvio assinala que, nos processos que deram origem aos Acórdãos Sturgeon e o. (C-402/07 e C-432/07) e Nelson e o. (C-581/10 e C-629/10), embora a situação em causa estivesse igualmente relacionada com um atraso superior a cinco horas na partida, os passageiros apanharam o voo e chegaram ao seu destino final. Tendo em conta esta circunstância e o facto de os passageiros terem chegado ao seu destino final pelo menos três horas mais tarde do que o programado, concluiu-se que esses passageiros tinham direito a uma indemnização ao abrigo do artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004 da mesma forma que os passageiros cujo voo foi cancelado [artigo 5.º, n.º 1, alínea c), iii), deste regulamento]. Nos Acórdãos Folkerts (C-11/11) e Germanwings (C-452/13), a indemnização estava igualmente relacionada com o facto de os passageiros terem chegado ao seu destino final pelo menos três horas mais tarde do que o programado.

- 13 A situação no processo principal é diferente, colocando-se a questão de saber se os passageiros também têm direito a indemnização ao abrigo do artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004 quando o seu voo atrasado atingir os limiares estabelecidos no artigo 6.º do Regulamento n.º 261/2004 (no caso em apreço, o atraso na partida foi superior a cinco horas), mas os passageiros tiverem abandonado a sua viagem e não tiverem, de todo, chegado ao seu destino final.

DOCUMENTO DE TRABALHO