



Zbiór Orzeczeń

POSTANOWIENIE TRYBUNAŁU (ósma izba)

z dnia 24 października 2019 r. *

Odesłanie prejudycjalne – Regulamin postępowania przed Trybunałem – Artykuł 99 – Transport lotniczy – Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 – Duże opóźnienie lotu – Prawo pasażerów do odszkodowania – Dowód stawienia się pasażera na odprawę – Rezerwacja potwierdzona przez przewoźnika lotniczego

W sprawie C-756/18

mającej za przedmiot wnioszek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois (sąd w Aulnay-sous-Bois, Francja) postanowieniem z dnia 28 listopada 2018 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 3 grudnia 2018 r., w postępowaniu:

LC,

MD

przeciwko

easyJet Airline Co. Ltd,

TRYBUNAŁ (ósma izba),

w składzie: L.S. Rossi, prezes izby, J. Malenovský (sprawozdawca) i F. Biltgen, sędziowie,

rzecznik generalny: E. Tanchev,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

- w imieniu MD i LC – J. Pitcher, avocate,
- w imieniu rządu francuskiego – A.L. Desjonquères i I. Cohen, w charakterze pełnomocników,
- w imieniu rządu portugalskiego – L. Inez Fernandes, P. Barros da Costa, L. Medeiros oraz C. Farto, w charakterze pełnomocników,
- w imieniu Komisji Europejskiej – J. Hottiaux oraz N. Yerrell, w charakterze pełnomocników,

* Język postępowania: francuski.

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

Postanowienie

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 3 ust. 2 lit. a) 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 pomiędzy LC i MD a easyJet Airline Co. Ltd (zwaną dalej „easyJet”) w przedmiocie żądanego odszkodowania w związku z dużym opóźnieniem lotu.

Ramy prawne

- 3 Zgodnie z motywem 1 rozporządzenia nr 261/2004:

„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”.

- 4 Artykuł 2 lit. g) tego rozporządzenia stanowi:

„Dla celów niniejszego rozporządzenia:

[...]

g) »rezerwacja« oznacza fakt posiadania przez pasażera biletu lub innego dowodu potwierdzającego, że rezerwacja została przyjęta i zarejestrowana przez przewoźnika lotniczego lub organizatora wycieczek”.

- 5 Artykuł 3 wspomnianego rozporządzenia stanowi:

„1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie:

- a) do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego, do którego ma zastosowanie traktat;
- b) do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się w kraju trzecim i lądujących na lotnisku w państwie członkowskim, do którego ma zastosowanie traktat, chyba że otrzymali oni korzyści lub odszkodowanie oraz udzielono im opieki w tym kraju trzecim, jeżeli przewoźnik lotniczy obsługujący dany lot jest przewoźnikiem wspólnotowym.

2. Ustęp 1 stosuje się pod warunkiem, że pasażerowie:

- a) posiadają potwierdzoną rezerwację na dany lot oraz, z wyjątkiem przypadku odwołania, o którym mowa w art. 5, stawią się na odprawę pasażerów,

– zgodnie z wymogami i w czasie określonym uprzednio na piśmie (w tym poprzez środki elektroniczne) przez przewoźnika lotniczego, organizatora wycieczek lub autoryzowane biura podróży,

lub, jeżeli czas nie został określony,

– nie później niż 45 minut przed ogłoszoną godziną odlotu; lub

b) bez względu na przyczynę zostali przeniesieni przez przewoźnika lotniczego lub organizatora wycieczek z lotu, na który mieli rezerwację, na inny lot.

[...]”.

6 Artykuł 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 stanowi:

„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”.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

7 Skarżący w postępowaniu głównym posiadali elektroniczną rezerwację na lot w obydwie strony obsługiwany przez easyJet, obejmującą lot z Paryża (Francja) do Wenecji (Włochy) w dniu 8 lutego 2014 r. oraz lot powrotny w dniu 10 lutego 2014 r.

8 Według skarżących w postępowaniu głównym wskazany lot powrotny został opóźniony o 3 godziny i 7 minut przy przylocie do Paryża.

9 Ponieważ skarżący nie otrzymali odszkodowania za to opóźnienie, wnieśli skargę do sądu odsyłającego, domagając się zasądzenia od easyJet zapłaty każdemu z nich kwoty 250 EUR tytułem zryczałtowanego odszkodowania przewidzianego w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004.

10 Spółka easyJet nie kwestionuje tego opóźnienia, zaś odrzuca roszczenie odszkodowawcze na tej podstawie, że skarżący w postępowaniu głównym nie przedstawili kart pokładowych jako dowodu ich obecności przy odprawie.

11 W tych okolicznościach skarżący w postępowaniu głównym uważają, że należy wyjaśnić problem dowodu obecności przy wejściu na pokład, podnosząc w szczególności, że posiadanie karty pokładowej nie przesądza o faktycznym stawieniu się do odprawy, ani o wejściu pasażera na pokład statku powietrznego, że art. 3 rozporządzenia nr 261/2004 nie definiuje pojęcia „odprawy” i że należy uwzględnić rozwój technologii cyfrowej w zakresie odprawy pasażerów, charakteryzujący się dematerializacją zakupu biletu, metodami odprawy online i biletami zapisanymi na nośnikach elektronicznych.

- 12 Natomiast według easyJet wykładnia rozporządzenia nr 261/2004 nie wzbudza jakichkolwiek wątpliwości, ponieważ Cour de cassation (trybunał kasacyjny, Francja) wyjaśnił, że do pasażerów należy przedstawienie kart pokładowych w celu udowodnienia ich obecności przy odprawie.
- 13 Postanowienie odsyłające odnosi się bowiem do orzecznictwa Cour de cassation (trybunału kasacyjnego, Francja) potwierdzającego wyroki sądu odsyłającego, w których odrzucił on żądania o zryczałtowane odszkodowanie na mocy rozporządzenia nr 261/2004 w związku z dużym opóźnieniem lotu, złożone przez pasażerów, którzy nie przedstawili odpowiednich kart pokładowych, aczkolwiek przedstawili dowody rezerwacji elektronicznej i pewne zaświadczenia.
- 14 Ponadto z postanowienia odsyłającego wynika, że w ramach bardzo dużej liczby sporów zawisłych przed sądem odsyłającym większość obsługujących przewoźników lotniczych podnosi brak przedstawienia karty pokładowej w celu odmowy wypłaty odszkodowania przewidzianego w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 w przypadku dużego opóźnienia lotu, w oparciu o wspomniane orzecznictwo Cour de cassation (trybunału kasacyjnego).
- 15 W tych okolicznościach tribunal d’instance d’Aulnay-sous-Bois (sąd w Aulnay-sous-Bois, Francja) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:
- „1) Czy art. 3 ust. 2 lit. a) [rozporządzenia nr 261/2004] należy interpretować w ten sposób, że aby móc się powołać na przepisy rozporządzenia, pasażerowie powinni udowodnić swoje stawienie się na odprawę?
- 2) W razie odpowiedzi twierdzącej, czy art. 3 ust. 2 lit. a) [rozporządzenia nr 261/2004] stoi na przeszkodzie systemowi domniemania zwykłego, w świetle którego warunek stawienia się pasażera na odprawę uznaje się za wykazany, jeżeli tenże pasażer posiada rezerwację przyjętą i zarejestrowaną przez obsługującego przewoźnika lotniczego w rozumieniu art. 2 lit. g)?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

- 16 Na wstępie należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem w ramach przewidzianej w art. 267 TFUE procedury współpracy między sądami krajowymi a Trybunałem do tego ostatniego należy udzielenie sądowi krajowemu użytecznej odpowiedzi, która umożliwi mu rozstrzygnięcie zawisłego przed nim sporu. Mając to na uwadze, Trybunał powinien w razie potrzeby przeformułować przedłożone mu pytania (zob. w szczególności wyrok z dnia 17 września 2015 r., van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, pkt 32 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 17 W kontekście niniejszego wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym należy skorzystać z tego uprawnienia.
- 18 W pytaniach prejudycjalnych sąd odsyłający zwrócił się bowiem do Trybunału o orzeczenie w sposób ogólny w kwestii, czy art. 3 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że pasażer, aby móc się powołać na przepisy tego rozporządzenia jest zobowiązany udowodnić stawienie się na odprawę, a jeżeli tak, to czy, biorąc pod uwagę art. 2 lit. g) tego rozporządzenia, można domniemywać jego stawienie się, gdy dysponuje on rejestracją zaakceptowaną i zarejestrowaną przez obsługującego przewoźnika lotniczego.
- 19 Jednakże pytania sądu odsyłającego wpisują się w konkretny kontekst, a mianowicie kontekst odmowy przyznania przez przewoźnika lotniczego odszkodowania na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 w związku z opóźnieniem o co najmniej trzy godziny po zakończeniu lotu, na który zainteresowane strony dysponują potwierdzoną rezerwacją. Tymczasem przewoźnik lotniczy, jak stwierdzono w pkt 10

niniejszego postanowienia, nie kwestionuje istnienia takiego opóźnienia, odrzuca natomiast roszczenie o odszkodowanie na tej podstawie, że zainteresowane strony nie udowodniły swojej obecności przy odprawie poprzez przedstawienie karty pokładowej.

- 20 Sąd odsyłający zwraca również uwagę na znaczenie zawisłej przed nim dużej liczby sporów. Zdaniem tego sądu większość przewoźników lotniczych odmawia, w przypadku dużego opóźnienia lotu, przyznania odszkodowania przewidzianego w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 z powodu braku przedstawienia karty pokładowej, co jest wymagane zgodnie z orzecznictwem sądu najwyższego państwa członkowskiego, o którym mowa.
- 21 Biorąc pod uwagę owe elementy kontekstu i w celu udzielenia sądowi odsyłającemu użytecznej odpowiedzi umożliwiającej mu rozstrzygnięcie zawisłego przed nim sporu, jego pytania należy rozumieć jako zmierzające zasadniczo do ustalenia, czy rozporządzenie nr 261/2004, a w szczególności jego art. 3 ust. 2 lit. a), należy interpretować w ten sposób, że pasażerom lotu opóźnionego przy przylocie o co najmniej trzy godziny i posiadającym potwierdzoną rezerwację na ten lot można odmówić przyznania odszkodowania zgodnie z tym rozporządzeniem jedynie na tej podstawie, że w chwili wystąpienia o odszkodowanie nie udowodnili oni swojej obecności przy odprawie na ten lot, w szczególności przy pomocy karty pokładowej.
- 22 Zgodnie z art. 99 regulaminu postępowania przed Trybunałem ten ostatni może w każdej chwili, na wniosek sędziego sprawozdawcy i po zapoznaniu się ze stanowiskiem rzecznika generalnego, orzec w formie postanowienia z uzasadnieniem, jeżeli, w szczególności, odpowiedź na pytanie prejudycjalne nie pozostawia żadnych uzasadnionych wątpliwości.
- 23 Ponieważ ta sytuacja ma miejsce w niniejszej sprawie, należy zastosować wspomniany wyżej przepis.
- 24 Z brzmienia art. 3 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 wynika, że rozporządzenie to stosuje się tylko wtedy, gdy z jednej strony pasażerowie dysponują potwierdzoną rezerwacją na dany lot, a z drugiej strony stawia się na odprawę w terminach określonych w tym przepisie.
- 25 Wynika z tego – ponieważ obydwa warunki, o których mowa w tym przepisie, mają charakter kumulatywny – że nie można domniemywać stawienia się pasażera przy odprawie na podstawie tego, że dysponuje on potwierdzoną rezerwacją na dany lot.
- 26 Ponadto przepis ten stanowi, że wymóg stawienia się na odprawę nie obejmuje pasażerów w przypadku odwołania lotu.
- 27 Pytania prejudycjalne dotyczą pasażerów w sytuacjach dużych opóźnień lotów.
- 28 W tym względzie, o ile, jak w postępowaniu głównym, dany przewoźnik lotniczy przyjmuje na pokład pasażerów z potwierdzoną rezerwacją na dany lot i przewozi ich do miejsca przeznaczenia, należy uznać, że spełnili oni wymóg stawienia się do odprawy przed tym lotem. W tych okolicznościach nie jest zatem konieczne udowodnienie stawienia się do odprawy przy składaniu wniosku o odszkodowanie.
- 29 W konsekwencji należy uznać, że pasażerowie, tacy jak pasażerowie, o których mowa w postępowaniu głównym, którzy posiadają potwierdzoną rezerwację na lot i odbyli go prawidłowo, spełnili wymóg stawienia się na odprawę.
- 30 W związku z tym, gdy pasażerowie dotrą do miejsca przeznaczenia z opóźnieniem wynoszącym co najmniej trzy godziny, są oni uprawnieni do odszkodowania w związku z tym opóźnieniem zgodnie z rozporządzeniem nr 261/2004 bez konieczności przedstawienia w tym celu karty pokładowej lub innego dokumentu potwierdzającego ich obecność, w przewidzianych terminach, przy odprawie opóźnionego lotu.

- 31 Taki wniosek potwierdza również cel, określony w motywie 1 rozporządzenia nr 261/2004, polegający na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony pasażerów.
- 32 Pasażerowie, których lot jest znacznie opóźniony, mogą zatem korzystać z prawa do odszkodowania bez konieczności spełnienia wymogu – niewłaściwego w ich sytuacji – polegającego na wykazaniu w późniejszym czasie, przy żądaniu odszkodowania, że byli obecni przy odprawie opóźnionego lotu, którym i tak zostali przewiezieni.
- 33 Co innego ma miejsce wówczas, gdy przewoźnik lotniczy posiada dowody pozwalające na wykazanie, że wbrew twierdzeniom pasażerów, nie zostali oni przewiezieni przy pomocy opóźnionego lotu, o którym mowa, co podlega weryfikacji przez sąd krajowy.
- 34 W świetle powyższego na zadane pytania należy udzielić odpowiedzi, że rozporządzenie nr 261/2004, a w szczególności jego art. 3 ust. 2 lit. a) należy interpretować w ten sposób, że pasażerom lotu opóźnionego przy przylocie o co najmniej trzy godziny i posiadającym potwierdzoną rezerwację na ten lot nie można odmówić odszkodowania zgodnie z tym rozporządzeniem jedynie na tej podstawie, że w chwili wystąpienia o odszkodowanie nie udowodnili oni swojej obecności przy odprawie na ten lot, w szczególności przy pomocy karty pokładowej, chyba że zostanie wykazane, że pasażerowie ci nie zostali przewiezieni przy pomocy opóźnionego lotu, o którym mowa, co podlega weryfikacji przez sąd krajowy.

W przedmiocie kosztów

- 35 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:

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91, a w szczególności jego art. 3 ust. 2 lit. a), należy interpretować w ten sposób, że pasażerom lotu opóźnionego przy przylocie o co najmniej trzy godziny i posiadającym potwierdzoną rezerwację na ten lot nie można odmówić odszkodowania zgodnie z tym rozporządzeniem jedynie na tej podstawie, że w chwili wystąpienia o odszkodowanie nie udowodnili oni swojej obecności przy odprawie na ten lot, w szczególności przy pomocy karty pokładowej, chyba że zostanie wykazane, że pasażerowie ci nie zostali przewiezieni przy pomocy opóźnionego lotu, o którym mowa, co podlega weryfikacji przez sąd krajowy.

Podpisy