



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (ósma izba)

z dnia 26 października 2023 r. *

Odesłanie prejudycjalne – Transport lotniczy – Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 – Artykuł 2 lit. j) – Artykuł 3 – Artykuł 4 ust. 3 – Odszkodowanie i pomoc dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład – Pasażer uprzednio poinformowany o odmowie przyjęcia na pokład – Brak obowiązku stawienia się przez pasażera do wejścia na pokład – Artykuł 5 ust. 1 lit. c) – Odstępstwa od prawa do odszkodowania w przypadku odwołania lotu – Brak możliwości zastosowania tych odstępstw w przypadku wcześniejszej odmowy przyjęcia na pokład

W sprawie C-238/22

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Landgericht Frankfurt am Main (sąd krajowy we Frankfurcie nad Menem, Niemcy) postanowieniem z dnia 21 lutego 2022 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 5 kwietnia 2022 r., w postępowaniu:

FW

przeciwko

LATAM Airlines Group SA,

TRYBUNAŁ (ósma izba),

w składzie: N. Piçarra, prezes izby, M. Safjan i M. Gavalec (sprawozdawca), sędziowie,

rzecznik generalny: A. Rantos,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

- w imieniu FW – H. Hopperdietzel, Rechtsanwalt,
- w imieniu LATAM Airlines Group SA – S. Wassmer, Rechtsanwalt,

* Język postępowania: niemiecki.

- w imieniu rządu niemieckiego – J. Möller, P. Busche oraz M. Hellmann, w charakterze pełnomocników,
- w imieniu Komisji Europejskiej – G. Braun, G. Wilms oraz N. Yerrell, 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. 2 lit. j), art. 3 ust. 2, art. 4 ust. 3, art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (i) i art. 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. 2004, L 46, s. 1).
- 2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy FW a LATAM Airlines Group SA (zwaną dalej „Latam Airlines”) w przedmiocie zgłoszonego przez FW żądania zapłaty odszkodowania na podstawie rozporządzenia nr 261/2004, po zablokowaniu przez Latam Airlines rezerwacji na lot, który miał odbyć się między Madrytem (Hiszpania) a Frankfurt nad Menem (Niemcy).

Ramy prawne

- 3 Zgodnie z motywami 1–4 oraz 9 rozporządzenia nr 261/2004:
 - „(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. 1991, 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.

[...]

(9) Liczba pasażerów, którym odmówiono przyjęcia na pokład wbrew ich woli powinna być zredukowana przez wymóg, aby przewoźnicy lotniczy wzywali ochotników do rezygnacji z rezerwacji w zamian za pewne korzyści, zamiast odmawiać pasażerom przyjęcia na pokład oraz przez pełną rekompensatę dla tych, którym ostatecznie odmówiono przyjęcia na pokład”.

4 Artykuł 2 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Definicje”, stanowi w lit. j) i l):

„Dla celów niniejszego rozporządzenia:

[...]

j) »odmowa przyjęcia na pokład« oznacza odmowę przewozu pasażerów danym lotem, pomimo że stawili się oni do wejścia na pokład zgodnie z warunkami ustanowionymi w art. 3 ust. 2, chyba że odmowa przyjęcia na pokład jest racjonalnie uzasadniona, w szczególności przyczynami związanymi ze zdrowiem, wymogami bezpieczeństwa lub niewłaściwymi dokumentami podróznymi;

[...]

l) »odwołanie« oznacza nieodbycie się lotu, który był uprzednio planowany i na który zostało zarezerwowane przynajmniej jedno miejsce”.

5 Artykuł 3 tego rozporządzenia, zatytułowany „Zakres zastosowania”, stanowi w ust. 1 i 2:

„1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie:

a) do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego, do którego ma zastosowanie traktat;

[...]

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, stawiają 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 rezerwacje, na inny lot”.

6 Zgodnie z art. 4 tego rozporządzenia, zatytułowanym „Odmowa przyjęcia na pokład”:

„1. Jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy ma uzasadnione powody, by przewidywać odmowę przyjęcia na pokład, powinien on najpierw wezwać ochotników do rezygnacji z ich rezerwacji w zamian za korzyści na warunkach uzgodnionych pomiędzy danym pasażerem a przewoźnikiem lotniczym obsługującym. Ochotnikom należy udzielić pomocy na zasadach określonych w art. 8, traktując pomoc jako dodatek do korzyści wspomnianych w niniejszym ustępie.

2. Jeżeli liczba ochotników nie pozwala na przyjęcie na pokład pozostałych pasażerów z rezerwacjami, wówczas obsługujący przewoźnik lotniczy może, wbrew woli pasażerów, odmówić przyjęcia ich na pokład.

3. W przypadku odmowy przyjęcia pasażerów na pokład wbrew ich woli, obsługujący przewoźnik lotniczy niezwłocznie wypłaca im odszkodowanie zgodnie z art. 7 i udziela pomocy zgodnie z art. 8 i 9”.

7 Artykuł 5 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Odwołanie”, przewiduje w ust. 1 lit. c):

„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; 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 [nie więcej niż] 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”.

8 Artykuł 7 tego rozporządzenia, zatytułowany „Prawo do odszkodowania”, przewiduje:

„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 pytania prejudycjalne

- 9 FW zarezerwowała u Latam Airlines loty w obie strony między Frankfurt nad Menem a Madrytem. Lot do miejsca przeznaczenia miał się odbyć planowo w dniu 22 grudnia 2017 r., a lot powrotny w dniu 7 stycznia 2018 r.
- 10 W związku z brakiem możliwości zarejestrowania się przez internet na lot w dniu 21 grudnia 2017 r. FW skontaktowała się z Latam Airlines. Spółka ta poinformowała ją wówczas, że jednostronnie i nie powiadamiając jej wcześniej zmieniła jej rezerwację, przenosząc ją na poprzedni lot, który miał zostać wykonany w dniu 20 grudnia 2017 r. W ramach tej korespondencji Latam Airlines poinformował również FW, że jej rezerwacja na lot powrotny z dnia 7 stycznia 2018 r. została zablokowana ze względu na to, że nie skorzystała ona z lotu do miejsca przeznaczenia.
- 11 W konsekwencji FW zarezerwowała u innego przewoźnika lotniczego zarówno lot do miejsca przeznaczenia, jak i lot powrotny oraz zapłaciła kwotę 528,23 EUR za bilety. Przed powstaniem sporu w postępowaniu głównym Latam Airlines zwrócił jej jednak kwotę 101,55 EUR.
- 12 Wyrokiem z dnia 2 września 2021 r. Amtsgericht Frankfurt am Main (sąd rejonowy we Frankfurcie nad Menem, Niemcy) zasądził od Latam Airlines na rzecz FW, tytułem odszkodowania, kwotę 426,68 EUR odpowiadającą pozostałemu kosztowi tych biletów oraz odszkodowanie w wysokości 250 EUR na podstawie art. 5 i 7 rozporządzenia nr 261/2004. Sąd ten uznał bowiem zmianę rezerwacji lotu do miejsca przeznaczenia, który miał zapewnić Latam Airlines, za odwołanie lotu. W tej kwestii wyrok ten uprawomocnił się.
- 13 Sąd ten oddalił natomiast żądanie FW zmierzające do uzyskania dodatkowego odszkodowania w wysokości 250 EUR z tytułu odmowy przyjęcia na pokład lotu powrotnego, który zarezerwowała u tego przewoźnika lotniczego. Zdaniem tego sądu wobec FW odmówiono przyjęcia na pokład w rozumieniu art. 4 rozporządzenia nr 261/2004, mimo że nie stawiała się ona do odprawy lub drzwi pokładowych, jak tego wymagają art. 2 lit. j) i art. 3 ust. 2 lit. a) tego rozporządzenia. Niemniej jednak, ponieważ dla pasażera nie ma znaczenia, czy odmowa jego przewozu jest związana z odwołaniem lotu, czy – w przypadku zachowania lotu – z odmową przyjęcia na pokład, sąd pierwszej instancji zastosował w drodze analogii art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (i) wspomnianego rozporządzenia. Następnie odmówił przyznania FW tego dodatkowego odszkodowania, ponieważ została ona poinformowana o odmowie przyjęcia na pokład w dniu 21 grudnia 2017 r., czyli ponad dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu pierwotnie zarezerwowanego lotu powrotnego.
- 14 FW wniosła apelację od wyroku z dnia 2 września 2021 r. do Landgericht Frankfurt am Main (sądu krajowego we Frankfurcie nad Menem, Niemcy), który jest sądem odsyłającym. FW kwestionuje analogiczne zastosowanie art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (i) rozporządzenia nr 261/2004 do przypadków odmowy przyjęcia na pokład.

- 15 Sąd odsyłający uważa, że w niniejszej sprawie pojawiają się dwa pytania dotyczące wykładni rozporządzenia nr 261/2004. Przede wszystkim sąd ten zastanawia się, czy można stwierdzić, że ma miejsce odmowa przyjęcia na pokład w rozumieniu art. 4 tego rozporządzenia, gdy obsługujący przewoźnik lotniczy poinformuje wcześniej pasażera, że odmówi mu wejścia na pokład w przypadku lotu, na który posiada on potwierdzoną rezerwację. W przypadku odpowiedzi twierdzącej powstaje zatem pytanie, czy art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (i) tego rozporządzenia, który odnosi się do odwołania lotu, może mieć zastosowanie w drodze analogii w przypadku odmowy przyjęcia na pokład.
- 16 W odniesieniu do pierwszej kwestii sąd odsyłający zauważa, że w wyroku z dnia 17 marca 2015 r. Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości, Niemcy) orzekł w szczególności, że nie można wymagać od pasażera, aby stawił się na odprawę lub wejście na pokład w przypadku wcześniejszej odmowy przyjęcia na pokład, to znaczy w przypadku zmiany rezerwacji, o której uprzednio powiadomiono pasażera, poprzez przeniesienie jej na inny lot lub, jak w niniejszej sprawie, w przypadku usunięcia nazwiska tego pasażera z listy pasażerów uprawnionych do wejścia na pokład. Biorąc bowiem pod uwagę wysoki poziom ochrony praw pasażerów, do którego dąży rozporządzenie nr 261/2004, nie można wymagać od pasażera, aby udał się na lotnisko i domagał się przewozu, skoro już wiadomo, że zostanie mu to odmówione. Tymczasem, zgadzając się z wykładnią przyjętą przez Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości), sąd odsyłający uważa zasadniczo za konieczne zwrócenie się do Trybunału z pytaniem w tej kwestii.
- 17 W odniesieniu do drugiej kwestii i na wypadek, gdyby Trybunał przyznał, że w przypadku wcześniejszej odmowy przyjęcia na pokład pasażer może otrzymać odszkodowanie bez konieczności stawienia się na odprawę lub wejście na pokład, sąd odsyłający uważa, że nawet jeśli prawodawca Unii Europejskiej nie przewidział wyraźnie przypadku pasażera, któremu wcześniej odmówiono przyjęcia na pokład, to jednak taki pasażer znajduje się w takiej samej sytuacji jak pasażer, którego lot został odwołany. W konsekwencji zasada równego traktowania wymaga zastosowania w drodze analogii art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (i) rozporządzenia nr 261/2004 do pasażerów, którzy spotkali się z odmową przyjęcia na pokład w rozumieniu art. 4 tego rozporządzenia.
- 18 Sąd odsyłający przypomina jednak, że w przypadku odwołania lotu brak prawa do odszkodowania, jeżeli pasażer został poinformowany o odwołaniu z co najmniej dwutygodniowym wyprzedzeniem. Taki termin miałby umożliwić pasażerowi dostosowanie się do nowej sytuacji, tak aby nie urzeczywistniły się trudności i niedogodności, które podlegają naprawieniu poprzez prawo do odszkodowania przewidziane w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004. Podobnie w przypadku wcześniejszej odmowy przyjęcia na pokład, o której powiadomiono ponad dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu, poinformowany w ten sposób pasażer ma wystarczająco dużo czasu na dostosowanie się do tej odmowy i na podjęcie innych działań. Z punktu widzenia pasażera jest nieistotne, czy nie może skorzystać z zarezerwowanego lotu dlatego, że lot został odwołany w całości, czy dlatego, że odmówiono mu przyjęcia na pokład z innych powodów, takich jak na przykład nadmierna rezerwacja. Konsekwencje niedogodności wynikających z odmowy przyjęcia na pokład są bowiem identyczne z konsekwencjami odwołania lotu. Gdyby zamiarem prawodawcy było, aby prawo do odszkodowania ustało, gdy lot zostanie odwołany w przypadku wcześniejszego poinformowania pasażera, to samo rozwiązanie powinno mieć zastosowanie w przypadku wcześniejszej odmowy przyjęcia na pokład, gdyż w przeciwnym razie pasażerowie, których dotyczy odwołanie lotu, znajdowaliby się w sytuacji znacznie bardziej niekorzystnej niż sytuacja pasażerów, którym odmówiono przyjęcia na pokład, mimo że te dwie kategorie pasażerów znajdują się w porównywalnej sytuacji.

19 W tych okolicznościach Landgericht Frankfurt am Main (sąd krajowy we Frankfurcie nad Menem) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy rozporządzenie [nr 261/2004] należy interpretować w ten sposób, że pasażer, tak jak wymaga tego art. 3 ust. 2 lub art. 2 lit. j), także wtedy musi stawić się w czasie określonym lub najpóźniej 45 minut przed ogłoszoną godziną odlotu do odprawy pasażerów lub przy wejściu na pokład, aby mógł być objęty zakresem stosowania rozporządzenia i uzasadnić uprawniającą do odszkodowania odmowę przyjęcia na pokład zgodnie z art. 4 ust. 3 w związku z art. 7 [tego] rozporządzenia – mimo że obsługujący przewoźnik już przedtem zapowiedział odmowę przyjęcia tego pasażera na pokład?

2) Na wypadek udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze:

Czy rozporządzenie [nr 261/2004] należy interpretować w ten sposób, że roszczenia odszkodowawcze z tytułu odmowy przyjęcia na pokład zgodnie z art. 4, 7 [tego] rozporządzenia] w wyniku odpowiedniego stosowania art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (i) [tego] rozporządzenia są wykluczone, jeżeli pasażer został poinformowany o odmowie przyjęcia na pokład co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego

- 20 Poprzez pytanie pierwsze sąd odsyłający zmierza w istocie do ustalenia, czy art. 4 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z art. 2 lit. j) tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że obsługujący przewoźnik lotniczy, który uprzednio poinformował pasażera, że odmówi mu wbrew jego woli wejścia na pokład w ramach lotu, na który ten posiada potwierdzoną rezerwację, nie jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania temu pasażerowi, jeżeli nie stawił się on do wejścia na pokład na warunkach określonych w art. 3 ust. 2 tego rozporządzenia.
- 21 Jak wynika z utrwalonego orzecznictwa Trybunału, z wymogu jednolitego stosowania prawa Unii oraz zasady równego traktowania wynika, że treść przepisu prawa Unii, który nie zawiera wyraźnego odesłania do prawa państw członkowskich do celów ustalenia jego znaczenia i zakresu, powinna zwykle w całej Unii być przedmiotem autonomicznej i jednolitej wykładni, którą należy ustalić z uwzględnieniem nie tylko jego brzmienia, ale również kontekstu tego przepisu oraz celu danego uregulowania [wyroki: z dnia 18 stycznia 1984 r., Ekro, 327/82, EU:C:1984:11, pkt 11; z dnia 25 czerwca 2020 r., Ministerio Fiscal (Organ, który może otrzymać wniosek o udzielenie ochrony międzynarodowej), C-36/20 PPU, EU:C:2020:495, pkt 53].
- 22 Na wstępie należy wskazać, że zgodnie z art. 4 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 „[w] przypadku odmowy przyjęcia pasażerów na pokład wbrew ich woli obsługujący przewoźnik lotniczy niezwłocznie wypłaca im odszkodowanie zgodnie z art. 7 [tego] rozporządzenia] i udziela pomocy zgodnie z art. 8 i 9 [tego] rozporządzenia]”.
- 23 W świetle brzmienia tego art. 4 ust. 3 pasażer może skorzystać z odszkodowania przewidzianego w tym przepisie tylko wtedy, gdy spotkał się z „odmową przyjęcia na pokład” w rozumieniu art. 2 lit. j) wspomnianego rozporządzenia. Zgodnie z tym ostatnim przepisem „odmowa przyjęcia na pokład” oznacza „odmowę przewozu pasażerów danym lotem, pomimo że stawili się oni do

wejścia na pokład zgodnie z warunkami ustanowionymi w art. 3 ust. 2 [tego rozporządzenia], chyba że odmowa przyjęcia na pokład jest racjonalnie uzasadniona, w szczególności przyczynami związanymi ze zdrowiem, wymogami bezpieczeństwa lub niewłaściwymi dokumentami podróży”.

- 24 Biorąc pod uwagę zawarte w art. 2 lit. j) rozporządzenia nr 261/2004 odesłanie do art. 3 ust. 2 tego rozporządzenia, należy zauważyć, że z art. 3 ust. 1 lit. a) i art. 3 ust. 2 wynika, iż w przypadku gdy – tak jak w niniejszej sprawie – pasażer dysponuje potwierdzoną rezerwacją na lot rozpoczynający się z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego, do którego zastosowanie mają postanowienia traktatu, pojęcie „odmowy przyjęcia na pokład” zakłada bądź to, że pasażer ten, z wyjątkiem przypadku odwołania lotu, o którym mowa w art. 5 tego rozporządzenia, stawia się na odprawę w chwili uprzednio określonej na piśmie przez przewoźnika lotniczego, organizatora wycieczek lub autoryzowanego biura podróży względnie, w przypadku braku takiego wskazania, nie później niż 45 minut przed opublikowaną godziną odlotu, bądź to, że pasażer ten został przeniesiony przez przewoźnika lotniczego lub organizatora wycieczek z lotu, na który posiadał rezerwację na inny lot, bez względu na przyczynę.
- 25 W świetle przepisów wymienionych w pkt 22–24 niniejszego wyroku należy ustalić, po pierwsze, czy pojęcie „odmowy przyjęcia na pokład” obejmuje wcześniejszą odmowę przyjęcia na pokład, a mianowicie sytuację, w której obsługujący przewoźnik lotniczy informuje z wyprzedzeniem pasażera, że odmówi mu wejścia na pokład, wbrew woli tego pasażera, w przypadku lotu, na który pasażer ten dysponuje potwierdzoną rezerwacją, a po drugie, czy wymóg stawienia się pasażera na odprawę obowiązuje również w przypadku takiej wcześniejszej odmowy przyjęcia na pokład.
- 26 W odniesieniu do pierwszej kwestii należy przypomnieć, że rozporządzenie nr 261/2004 uchyliło rozporządzenie nr 295/91, które wprowadziło ochronę przed odmową przyjęcia na pokład. Jednakże przyjmując to ostatnie rozporządzenie, prawodawca Unii zamierzał wyłącznie zareagować na praktykę nadmiernej rezerwacji, którą przewoźnicy lotniczy stosowali w sposób przesadny. W związku z tym rozporządzenie nr 295/91 ograniczało się do ustanowienia, zgodnie z jego art. 1, „minimalnych wspólnych zasad obowiązujących w przypadku, gdy pasażerom odmawia się wstępu na pokład na lot regularny o zawyżonej liczbie rezerwacji” (zob. podobnie wyroki z dnia 4 października 2012 r.: *Finnair*, C-22/11, EU:C:2012:604, pkt 20; a także *Rodríguez Cachafeiro i Martínez-Reboredo Varela-Villamor*, C-321/11, EU:C:2012:609, pkt 22).
- 27 Natomiast pojęcie „odmowy przyjęcia na pokład” w rozumieniu art. 2 lit. j) rozporządzenia nr 261/2004 ukrywa wszelkie odniesienia do przyczyny, dla której przewoźnik odmawia przewozu pasażera. Tak więc brzmienie tego przepisu nie wiąże już takiej odmowy z sytuacją „nadmiernej rezerwacji” danego lotu stworzonej przez przewoźnika lotniczego ze względów ekonomicznych. Czyniąc to, prawodawca Unii rozszerzył zakres pojęcia „odmowy przyjęcia na pokład”, aby objąć nim wszystkie sytuacje, w których przewoźnik lotniczy odmawia przewozu pasażera (zob. podobnie wyroki z dnia 4 października 2012 r.: *Finnair*, C-22/11, EU:C:2012:604, pkt 19, 21, 22; a także *Rodríguez Cachafeiro i Martínez-Reboredo Varela-Villamor*, C-321/11, EU:C:2012:609, pkt 21, 23, 24).
- 28 Wynika z tego, że co do zasady pojęcie „odmowy przyjęcia na pokład” obejmuje wcześniejszą odmowę przyjęcia na pokład, pod warunkiem że pasażer stawił się do wejścia na pokład we właściwym czasie, zgodnie z art. 2 lit. j) tego rozporządzenia.

- 29 Wykładnię tę potwierdzają względy celowościowe. Wyłączenie z zakresu pojęcia „odmowy przyjęcia na pokład” w rozumieniu art. 2 lit. j) rozporządzenia nr 261/2004 wcześniejszej odmowy przyjęcia na pokład znacznie zmniejszyłoby bowiem ochronę przyznaną pasażerom przez to rozporządzenie. W związku z tym takie wyłączenie byłoby sprzeczne z celem tego rozporządzenia przewidzianym w jego motywie 1, jakim jest zagwarantowanie wysokiego poziomu ochrony pasażerów, co uzasadnia szeroką wykładnię przyznaną im praw. Skutkowałoby ono ponadto pozbawieniem wszelkiej ochrony pasażerów znajdujących się w sytuacji, której – podobnie jak w przypadku nadmiernej rezerwacji ze względów ekonomicznych – nie można im przypisać, uniemożliwiając im powołanie się na art. 4 tego rozporządzenia (zob. podobnie wyrok z dnia 4 października 2012 r., Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, pkt 23, 24).
- 30 W odniesieniu do drugiej kwestii, o której mowa w pkt 25 niniejszego wyroku, literalna wykładnia art. 2 lit. j) rozporządzenia nr 261/2004 w związku z art. 3 ust. 1 lit. a) i art. 3 ust. 2 tego rozporządzenia sugeruje, że „odmowa przyjęcia na pokład” danego pasażera może mieć miejsce tylko wtedy, gdy stawił się on na odprawę.
- 31 Wykładni tej nie można jednak przyjąć w sytuacji wcześniejszej odmowy przyjęcia na pokład.
- 32 Z jednej strony bowiem, jak wskazała Komisja w swoich uwagach na piśmie, z analizy kontekstowej art. 3 ust. 2 lit. b) w związku z art. 2 lit. j) rozporządzenia nr 261/2004 wynika, że wymóg, zgodnie z którym pasażerowie powinni stawić się do wejścia na pokład, nie musi być koniecznie spełniony, biorąc również pod uwagę fakt, że odmowa przyjęcia na pokład może nastąpić z wyprzedzeniem, w przypadku gdy zostali oni przeniesieni przez przewoźnika lotniczego lub organizatora wycieczek z lotu, na który mieli rezerwację, na inny lot. Tymczasem taka sytuacja nie różni się zasadniczo od sytuacji, w której pasażer został uprzednio poinformowany, że przewoźnik lotniczy odmówi mu przyjęcia na pokład w przypadku lotu, na który dysponuje potwierdzoną rezerwacją, powodując tym samym konieczność zarezerwowania przez tego pasażera innego lotu w analogiczny sposób jak w sytuacji, w której zostałby on wcześniej przeniesiony przez przewoźnika lotniczego na inny lot.
- 33 Z drugiej strony z celu realizowanego przez rozporządzenie nr 295/91, przypomnianego w pkt 26 niniejszego wyroku, wynika, że przyjmując w późniejszym czasie art. 2 lit. j) i art. 4 rozporządzenia nr 261/2004, prawodawca Unii przewidział zasadniczo przypadki odmowy przyjęcia na pokład, które – podobnie jak przypadki wynikające z zastosowania nadmiernej rezerwacji – występują w ostatniej chwili, to znaczy w chwili przybycia pasażerów na lotnisko. W tym kontekście zrozumiałe jest, że prawodawca Unii utrzymał w rozporządzeniu nr 261/2004 wymóg stawienia się pasażera na odprawę, jako że wystąpienie takich sytuacji może co do zasady zostać stwierdzone dopiero podczas odprawy.
- 34 Wydaje się zatem, że przy opracowywaniu rozporządzenia nr 261/2004 prawodawca Unii nie przewidział sytuacji, w której obsługujący przewoźnik lotniczy informuje pasażerów przed planowanym lotem, na który dysponują oni potwierdzoną rezerwacją, że odmówi im wejścia na pokład statku powietrznego, który ma wykonać ten lot.
- 35 Jednakże art. 4 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z jego art. 2 lit. j) i art. 3 ust. 2 nie można interpretować w ten sposób, że wyraża on świadomą wolę prawodawcy Unii automatycznego wykluczenia wszelkiego odszkodowania na rzecz pasażera, któremu wcześniej odmówiono przyjęcia na pokład, ze względu na to, że nie stawił się on na odprawę. Należy zatem

uznać, że przepisy te nie uzależniają w każdych okolicznościach wypłaty odszkodowania z tytułu odmowy przyjęcia na pokład od warunku, by pasażerowie, których to dotyczy, stawili się na odprawę.

- 36 Przeciwnie, wykładnia rozporządzenia nr 261/2004, która w celu umożliwienia wypłaty odszkodowania pasażerom, którym odmówiono przyjęcia na pokład, zwalnia ich z obowiązku stawienia się na odprawę, oszczędzając im w ten sposób niepotrzebnej formalności, przyczynia się do realizacji celu tego rozporządzenia, jakim jest zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów.
- 37 Z motywów 1–4 wspomnianego rozporządzenia, a w szczególności z motywu 2, wynika bowiem, że rozporządzenie to ma na celu zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów lotniczych, niezależnie od tego, czy znajdują się oni w sytuacji odmowy przyjęcia na pokład, odwołania lub opóźnienia lotu, ponieważ wszyscy ci pasażerowie są poszkodowanymi w sytuacji podobnych, poważnych trudności i niedogodności związanych z transportem lotniczym (wyroki: z dnia 19 listopada 2009 r., *Sturgeon i in.*, C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 44; z dnia 29 lipca 2019 r., *Rusu*, C-354/18, EU:C:2019:637, pkt 26). Wynika z tego, że przepisy przyznające prawa pasażerom lotniczym, w tym przepisy przyznające prawo do odszkodowania, należy interpretować szeroko (zob. podobnie wyrok z dnia 19 listopada 2009 r., *Sturgeon i in.*, C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 45).
- 38 Z wykładni systematycznej i celowościowej art. 4 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z art. 2 lit. j) i art. 3 ust. 2 tego rozporządzenia wynika zatem, że pasażer nie jest zobowiązany do stawienia się na odprawę, jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy poinformował go z wyprzedzeniem, że odmówi mu wejścia na pokład wbrew jego woli w przypadku lotu, na który dysponuje potwierdzoną rezerwacją.
- 39 Z powyższych rozważań wynika, że art. 4 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z art. 2 lit. j) tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że obsługujący przewoźnik lotniczy, który uprzednio poinformował pasażera, że odmówi mu wbrew jego woli wejścia na pokład w ramach lotu, na który ten posiada potwierdzoną rezerwację, jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania temu pasażerowi, nawet jeśli nie stawił się on do wejścia na pokład na warunkach określonych w art. 3 ust. 2 tego rozporządzenia.

W przedmiocie pytania drugiego

- 40 Mimo że pytanie drugie zostało zadane jedynie na wypadek udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze, Trybunał uważa za konieczne udzielenie na nie odpowiedzi w świetle wyjaśnień sądu odsyłającego streszczonych w pkt 17 niniejszego wyroku. Sąd ten wyjaśnił bowiem, że odpowiedź na pytanie drugie jest konieczna, gdyby Trybunał uznał w odpowiedzi na pytanie pierwsze, że pasażer, który został poinformowany o wcześniejszej odmowie przyjęcia na pokład, może otrzymać odszkodowanie bez konieczności stawienia się na odprawę.
- 41 Poprzez pytanie drugie sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (i) rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że przepis ten, ustanawiający odstępstwo od prawa pasażerów do odszkodowania w przypadku odwołania lotu, reguluje również sytuację, w której pasażer został poinformowany co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu, że obsługujący przewoźnik lotniczy odmówi mu przewozu wbrew jego woli, w związku z czym pasażer nie może skorzystać z prawa do odszkodowania z tytułu odmowy przyjęcia na pokład w rozumieniu art. 4 tego rozporządzenia.

- 42 Należy przypomnieć, że zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (i) rozporządzenia nr 261/2004 pasażerowie, których dotyczy odwołanie lotu, mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego zgodnie z art. 7 tego rozporządzenia, chyba że zostali poinformowani o odwołaniu co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu. Ponadto art. 4 ust. 3 tego rozporządzenia stanowi, że „[w] przypadku odmowy przyjęcia pasażerów na pokład wbrew ich woli obsługujący przewoźnik lotniczy niezwłocznie wypłaca im odszkodowanie zgodnie z art. 7 [tego rozporządzenia] i udziela pomocy zgodnie z art. 8 i 9 [tego rozporządzenia]”.
- 43 Jak orzekł Trybunał, cel rozporządzenia nr 261/2004, o którym mowa w jego motywie 1, polegający na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony pasażerów, uzasadnia przyjęcie szerokiej wykładni przyznanych im praw (zob. podobnie wyrok z dnia 4 października 2012 r., Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, pkt 23). Natomiast wyjątek od przepisów przyznających prawa pasażerom należy interpretować w sposób ścisły (zob. podobnie wyroki: z dnia 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, pkt 17; z dnia 4 października 2012 r., Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, pkt 38).
- 44 Należy zatem przyjąć ścisłą wykładnię art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (i) tego rozporządzenia, ponieważ przepis ten zwalnia, w przypadku odwołania lotu, obsługującego przewoźnika lotniczego z obowiązku wypłaty odszkodowania przewidzianego w art. 7 tego rozporządzenia, jeżeli poinformował on pasażerów o odwołaniu lotu co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu.
- 45 W tym względzie należy zauważyć, że art. 5 ust. 1 lit. c) pkt i) rozporządzenia nr 261/2004 nie dotyczy przypadku odmowy przyjęcia na pokład, lecz wyłącznie przypadku odwołania lotu, a więc, zgodnie z art. 2 lit. l) tego rozporządzenia, sytuacji, w której lot, który był uprzednio planowany i na który zostało zarezerwowane przynajmniej jedno miejsce, nie został wykonany.
- 46 Ponadto art. 4 ust. 3 tego rozporządzenia nie przewiduje możliwości zwolnienia się przez obsługującego przewoźnika lotniczego z obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom na podstawie art. 7 tego rozporządzenia, jeżeli poinformuje pasażerów co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu, że odmówi im przyjęcia na pokład (zob. analogicznie wyroki: z dnia 10 stycznia 2006 r., IATA i ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, pkt 37; a także z dnia 4 października 2012 r., Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, pkt 36). W związku z tym zasada ścisłej wykładni przypomniana w pkt 44 niniejszego wyroku wymaga, aby odstępstwo od prawa do odszkodowania przewidzianego w art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (i) rozporządzenia nr 261/2004 pozostawało ograniczone jedynie do przypadków odwołania lotu, o których mowa w tym przepisie, i nie można go rozszerzyć na przypadki odmowy przyjęcia na pokład, o których mowa w art. 4 tego rozporządzenia.
- 47 W konsekwencji w świetle celu tego rozporządzenia, o którym mowa w jego motywie 1, jakim jest zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów, art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (i) wspomnianego rozporządzenia nie można stosować przez analogię w kontekście odmowy przyjęcia na pokład w celu ograniczenia zakresu prawa do odszkodowania przewidzianego w art. 4 ust. 3 tego rozporządzenia.
- 48 Wykładni tej nie podważa przywołana przez sąd odsyłający zasada równego traktowania. Jak bowiem wskazała Komisja w uwagach na piśmie, zasada ta – która wymaga, aby porównywalne sytuacje nie były traktowane w różny sposób i by różne sytuacje nie były traktowane w identyczny sposób, chyba że takie traktowanie jest obiektywnie uzasadnione (wyrok z dnia 14 lipca 2022 r., Komisja/VW i in., od C-116/21 P do C-118/21 P, C-138/21 P i C-139/21 P,

EU:C:2022:557, pkt 95 i przytoczone tam orzecznictwo) – nie może mieć zastosowania w niniejszej sprawie, ponieważ, jak wynika z pkt 45 i 46 niniejszego wyroku, sytuacje prowadzące do odmowy przyjęcia na pokład lub odwołania lotu nie są porównywalne, jako że zostały uregulowane w sposób odrębny przez prawodawcę Unii w art. 4 i 5 rozporządzenia nr 261/2004, a także uzupełnione w części różnymi przepisami prawnymi, takimi jak odstępstwo od prawa do odszkodowania przewidziane w art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (i), a nie w art. 4 ust. 3 tego rozporządzenia.

- 49 W świetle powyższych rozważań na pytanie drugie należy odpowiedzieć, iż art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (i) rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że przepis ten, ustanawiający odstępstwo od prawa pasażerów do odszkodowania w przypadku odwołania lotu, nie reguluje sytuacji, w której pasażer został poinformowany co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu, że obsługujący przewoźnik lotniczy odmówi mu przewozu wbrew jego woli, w związku z czym owemu pasażerowi przysługuje prawo do odszkodowania z tytułu odmowy przyjęcia na pokład w rozumieniu art. 4 tego rozporządzenia.

W przedmiocie kosztów

- 50 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:

- 1) Artykuł 4 ust. 3 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. 2 lit. j) rozporządzenia nr 261/2004**

należy interpretować w ten sposób, że:

obsługujący przewoźnik lotniczy, który uprzednio poinformował pasażera, że odmówi mu wbrew jego woli wejścia na pokład w ramach lotu, na który ten posiada potwierdzoną rezerwację, jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania temu pasażerowi, nawet jeśli nie stawiał się on do wejścia na pokład na warunkach określonych w art. 3 ust. 2 tego rozporządzenia.

- 2) Artykuł 5 ust. 1 lit. c) pkt i) rozporządzenia nr 261/2004**

należy interpretować w ten sposób, że:

przepis ten, ustanawiający odstępstwo od prawa pasażerów do odszkodowania w przypadku odwołania lotu, nie reguluje sytuacji, w której pasażer został poinformowany co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu, że obsługujący przewoźnik lotniczy odmówi mu przewozu wbrew jego woli, w związku z czym owemu pasażerowi przysługuje prawo do odszkodowania z tytułu odmowy przyjęcia na pokład w rozumieniu art. 4 tego rozporządzenia.

Podpisy