



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (czwarta izba)

z dnia 22 kwietnia 2021 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Transport lotniczy – Odszkodowanie i pomoc dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotu – Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 – Artykuł 6 – Lot opóźniony – Artykuł 8 ust. 3 – Przekierowanie lotu do innego portu lotniczego obsługującego to samo miasto, tę samą aglomerację lub ten sam region – Pojęcie „odwołania” – Nadzwyczajne okoliczności – Roszczenie odszkodowawcze pasażerów lotniczych z tytułu dużego opóźnienia lotu łączonego – Obowiązek pokrycia kosztów transportu między portem lotniczym rzeczywistego przylotu a pierwotnie przewidzianym docelowym portem lotniczym

W sprawie C-826/19,

mającej za przedmiot wnioszek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Landesgericht Korneuburg (sąd okręgowy w Korneuburgu, Austria) postanowieniem z dnia 29 października 2019 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 13 listopada 2019 r., w postępowaniu:

WZ

przeciwko

Austrian Airlines AG,

TRYBUNAŁ (czwarta izba),

w składzie: M. Vilaras, prezes izby, N. Piçarra, D. Šváby (sprawozdawca), S. Rodin i K. Jürimäe, sędziowie,

rzecznik generalny: P. Pikamäe,

sekretarz: sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

- w imieniu WZ – F. Puschkarski, Rechtsanwältin,
 - w imieniu rządu austriackiego – A. Posch, G. Kunnert i J. Schmoll, w charakterze pełnomocników,
 - w imieniu Komisji Europejskiej – G. Braun, R. Pethke i N. Yerrell, w charakterze pełnomocników,
- po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 3 grudnia 2020 r.,

* Język postępowania: niemiecki.

wydaje następujący

Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 5–9 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, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U. 2004, L 46, s. 1).
- 2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy WZ a Austrian Airlines AG w przedmiocie żądania odszkodowania za niedogodności wynikające z przekierowania lotu do docelowego portu lotniczego innego niż pierwotnie przewidziany, lecz położonego na tym samym obszarze geograficznym.

Ramy prawne

- 3 Motywy 1–4, 14 i 15 rozporządzenia nr 261/2004 stanowią:

- „(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.

[...]

- (14) Podobnie jak w konwencji montrealskiej, zobowiązania przewoźników lotniczych powinny być ograniczone lub ich odpowiedzialność wyłączona, w przypadku gdy zdarzenie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Okoliczności te mogą, w szczególności, zaistnieć w przypadku destabilizacji politycznej, warunków meteorologicznych uniemożliwiających dany lot, zagrożenia bezpieczeństwa, nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu oraz strajków mających wpływ na działalność przewoźnika [obsługującego lot].
- (15) Za nadzwyczajne okoliczności powinno się uważać sytuację, gdy decyzja kierownictwa lotów w stosunku do danego samolotu spowodowała danego dnia powstanie dużego opóźnienia, przełożenie lotu na następny dzień albo odwołanie [przynajmniej] jednego [...] lot[u] tego samolotu pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków przez zainteresowanego przewoźnika, by uniknąć tych opóźnień lub odwołań lotów”.

4 Artykuł 2 tego rozporządzenia, zatytułowany „Definicje”, stanowi:

„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”;

[...]

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

5 Artykuł 4 wskazanego rozporządzenia, zatytułowany „Odmowa przyjęcia na pokład”, stanowi w ust. 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”.

6 Artykuł 5 tego rozporządzenia, zatytułowany „Odwołanie”, stanowi w ust. 1 i 3:

„1. W przypadku odwołania lotu pasażerowie, których to odwołanie dotyczy:

- a) otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 8; oraz
- b) otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. a) i art. 9 ust. 2, jak również, w przypadku zmiany trasy, gdy racjonalnie spodziewany czas startu nowego lotu ma nastąpić co najmniej jeden dzień po planowym starcie odwołanego lotu, pomoc określoną w art. 9 ust. 1 lit. b) i c); oraz
- c) mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7, chyba że:

[...]

- 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.

[...]

3. Obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty rekompensaty przewidzianej [odszkodowania przewidzianego] w art. 7, jeżeli może dowieść, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków”.

7 Artykuł 6 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Opóźnienie”, stanowi:

„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 wewnątrzwspólnotowych 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 określoną 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”.

8 Artykuł 7 tego rozporządzenia, zatytułowany „Prawo do odszkodowania”, przewiduje w ust. 1 i 2:

„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 wewnątrzwspólnotowych 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.

2. Jeżeli pasażerom zaoferowano, zgodnie z art. 8, zmianę planu podróży do ich miejsca docelowego na alternatywny lot, którego czas przylotu nie przekracza planowego czasu przylotu pierwotnie zarezerwowanego lotu

a) o dwie godziny w przypadku wszystkich lotów o długości do 1500 kilometrów; lub

b) o trzy godziny w przypadku wszystkich lotów wewnątrzwspólnotowych dłuższych niż 1500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1500 do 3500 kilometrów; lub

c) o cztery godziny w przypadku wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b),

obsługujący przewoźnik lotniczy może pomniejszyć odszkodowanie przewidziane w ust. 1 o 50%”.

- 9 Artykuł 8 rzeczonego rozporządzenia, zatytułowany „Prawo do zwrotu należności lub zmiany planu podróży”, przewiduje:

„1. W przypadku odwołania do niniejszego artykułu pasażerowie mają prawo wyboru pomiędzy:

- a) – zwrotem w terminie siedmiu dni, za pomocą środków przewidzianych w art. 7 ust. 3, pełnego kosztu biletu po cenie za jaką został kupiony, za część lub części nieodbytej podróży oraz za część lub części już odbyte, jeżeli lot nie służy już dłużej jakimkolwiek celowi związanemu z pierwotnym planem podróży pasażera, wraz z, gdy jest to odpowiednie,
 - lotem powrotnym do pierwszego miejsca odlotu, w najwcześniejszym możliwym terminie;
- b) zmianą planu podróży, na porównywalnych warunkach, do ich miejsca docelowego, w najwcześniejszym możliwym terminie; lub
- c) zmianą planu podróży, na porównywalnych warunkach, do ich miejsca docelowego, w późniejszym terminie dogodnym dla pasażera, w zależności od dostępności wolnych miejsc.

[...]

3. Jeżeli w przypadku gdy miasto lub region jest [miasto, aglomeracja lub region są] obsługiwane przez kilka lotnisk, obsługujący przewoźnik lotniczy oferuje pasażerowi lot na inne lotnisko niż to, do którego została zrobiona rezerwacja, obsługujący przewoźnik lotniczy ponosi koszt transportu pasażera z tego innego lotniska na lotnisko, do którego została zrobiona rezerwacja lub na inne pobliskie miejsce uzgodnione z pasażerem”.

- 10 Artykuł 9 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Prawo do opieki”, stanowi w ust. 1:

„W przypadku odwołania do niniejszego artykułu pasażerowie otrzymują bezpłatnie:

[...]

- c) transport pomiędzy lotniskiem a miejscem zakwaterowania (hotelem lub innym)”.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

- 11 WZ dokonał w Austrian Airlines pojedynczej rezerwacji na podróż składającą się z dwóch lotów zaplanowanych na dzień 21 maja 2018 r., pierwszy z Klagenfurtu (Austria) do Wiednia (Austria), z wylotem przewidzianym na godzinę 18.35 i przylotem przewidzianym na godzinę 19.20, a drugi z Wiednia (Austria) do Berlina (Niemcy), z wylotem przewidzianym na godzinę 21.00 i planowym przylotem na lotnisko Berlin Tegel o godzinie 22.20.
- 12 Warunki meteorologiczne powstałe podczas trzeciej od końca rotacji samolotu, który miał odbyć lot na trasie z Wiednia do Berlina, doprowadziły do opóźnienia, które odbiło się następnie na późniejszych lotach wykonywanych przez ten samolot, co sprawiło, że zarezerwowany przez WZ lot wystartował z portu lotniczego w Wiedniu od godzinie 22.07, a wobec braku możliwości wylądowania w porcie lotniczym Berlin Tegel ze względu na obowiązujący tam zakaz lotów nocnych został przekierowany do portu lotniczego Berlin Schönefeld, położonego w kraju związkowym Brandenburgia (Niemcy) w pobliżu kraju związkowego Berlin (Niemcy), gdzie wylądował o godzinie 23.18.
- 13 WZ wniósł do Bezirksgericht Schwechat (sądu rejonowego w Schwechat, Austria) pozew o zasądzenie od Austrian Airlines zapłaty na jego rzecz kwoty 250 EUR tytułem odszkodowania na podstawie art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 w związku z art. 7 ust. 1 tego

rozporządzenia. Na poparcie żądania pozwu WZ powołał się, po pierwsze, na opóźnienie przylotu (godz. 23.18 zamiast 22.20), a po drugie, na okoliczność, że Austrian Airlines nie wywiązały się ze zobowiązania do zaproponowania mu dalszego transportu z portu lotniczego Berlin Schönefeld do portu lotniczego Berlin Tegel. Według WZ art. 8 ust. 3 wskazanego rozporządzenia nie znajduje w tej sytuacji zastosowania, gdyż lotnisko Berlin Schönefeld nie znajduje się w kraju związkowym Berlin.

- 14 W odpowiedzi na pozew spółka Austrian Airlines wniosła o jego oddalenie, podnosząc, po pierwsze, że WZ dotarł do celu swej podróży z opóźnieniem wynoszącym jedynie 58 minut, po drugie, że WZ mógł łatwo dotrzeć do swego miejsca zamieszkania usytuowanego w odległości 24 km od portu lotniczego Berlin Schönefeld, korzystając z dodatkowego środka transportu, a po trzecie, że opóźnienie było spowodowane nadzwyczajnymi okolicznościami w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, a mianowicie poważnymi problemami meteorologicznymi powstałymi podczas trzeciej od końca rotacji samolotu.
- 15 Wyrokiem z dnia 24 czerwca 2019 r. Bezirksgericht Schwechat (sąd rejonowy w Schwechat) oddalił pozew, uznając z jednej strony, że przekierowanie lotu, którego dotyczy postępowanie główne, nie stanowiło istotnej zmiany trasy lotu, w związku z czym należy go uznać za opóźniony, a nie odwołany, a z drugiej strony, że opóźnienie wyniosło mniej niż trzy godziny.
- 16 WZ wniósł apelację od tego wyroku do Landesgericht Korneuburg (sądu okręgowego w Korneuburgu, Austria).
- 17 Sąd ten ma wątpliwości co do kwestii, po pierwsze, czy stan faktyczny rozpatrywany w postępowaniu głównym należy zakwalifikować jako odwołanie lotu, opóźnienie, czy też jako odrębny przypadek, po drugie, czy Austrian Airlines może powoływać się na wystąpienie nadzwyczajnych okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, a po trzecie, czy przewoźnik ten powinien wypłacić odszkodowanie z tytułu ewentualnego naruszenia ciężącego na nim obowiązku udzielenia pomocy i zapewnienia opieki.
- 18 W tych okolicznościach Landesgericht Korneuburg (sąd okręgowy w Korneuburgu) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:
 - „1) Czy art. 8 ust. 3 rozporządzenia [nr 261/2004] należy interpretować w ten sposób, że stosuje się go do dwóch lotnisk położonych w bezpośrednim sąsiedztwie centrum miasta, gdy jednak tylko jedno z nich znajduje się na obszarze miasta, a drugie w sąsiednim kraju związkowym?
 - 2) Czy art. 5 ust. 1 lit. c), art. 7 ust. 1 i art. 8 ust. 3 rozporządzenia [nr 261/2004] należy interpretować w ten sposób, że w przypadku lądowania na innym lotnisku docelowym w tym samym mieście, w tej samej aglomeracji lub w tym samym regionie pasażerowi przysługuje prawo do odszkodowania z tytułu odwołania lotu?
 - 3) Czy art. 6 ust. 1, art. 7 ust. 1 i art. 8 ust. 3 rozporządzenia [nr 261/2004] należy interpretować w ten sposób, że w przypadku lądowania na innym lotnisku w tym samym mieście, w tej samej aglomeracji lub w tym samym regionie pasażerowi przysługuje prawo do odszkodowania z tytułu dużego opóźnienia?
 - 4) Czy art. 5, 7 i art. 8 ust. 3 rozporządzenia [nr 261/2004] należy interpretować w ten sposób, że w celu ustalenia, czy pasażer poniósł stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny w rozumieniu wyroku [z dnia 19 listopada 2009 r., Sturgeon i in. (C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716)], należy obliczyć opóźnienie w taki sposób, że zależy ono od chwili lądowania na innym lotnisku docelowym, czy od chwili transportu na lotnisko, do którego została zrobiona rezerwacja lub na inne pobliskie miejsce uzgodnione z pasażerem?

- 5) Czy art. 5 ust. 3 rozporządzenia [nr 261/2004] należy interpretować w ten sposób, że przewoźnik lotniczy, który wykonuje loty w systemie obrotowym, może powoływać się na zdarzenie, w tym konkretnym przypadku zmniejszenie częstotliwości lądowań na skutek burzy, które miało miejsce w czasie trzeciej rotacji wstecz względem rozpatrywanego lotu?
- 6) Czy art. 8 ust. 3 rozporządzenia [nr 261/2004] należy interpretować w ten sposób, że w przypadku lądowania na innym lotnisku docelowym przewoźnik lotniczy musi sam z siebie zaoferować pasażerowi transport do innego miejsca, czy też w ten sposób, że to pasażer musi zwrócić się o taki transport?
- 7) Czy art. 7 ust. 1, art. 8 ust. 3 i art. 9 ust. 1 lit. c) rozporządzenia [nr 261/2004] należy interpretować w ten sposób, że pasażerowi przysługuje prawo do odszkodowania z tytułu naruszenia przewidzianych w art. 8 i art. 9 obowiązków udzielenia pomocy i zapewnienia opieki?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego

- 19 Poprzez pytanie pierwsze sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że w przypadku gdy lot zostaje przekierowany do portu lotniczego obsługującego to samo miasto co pierwotnie przewidziany port lotniczy, przewidziane w tym przepisie pokrycie kosztów transportu pasażerów między tymi dwoma portami lotniczymi jest uzależnione od spełnienia warunku, by pierwszy z tych portów lotniczych był położony na terytorium tego samego miasta, tej samej aglomeracji lub tego samego regionu co drugi z tych portów lotniczych.
- 20 W tym względzie należy zaznaczyć, że chociaż art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 przewiduje, iż obowiązek pokrycia kosztów transportu pasażerów między portem lotniczym, do którego faktycznie nastąpił przylot, a portem lotniczym, do którego przylot był pierwotnie planowany, lub innym pobliskim miejscem uzgodnionym między obsługującym lot przewoźnikiem lotniczym a pasażerem, powstaje „w przypadku gdy miasto lub region jest [miasto, aglomeracja lub region są] obsługiwane przez kilka lotnisk”, to jednak ani ten przepis, ani art. 2 wskazanego rozporządzenia, który definiuje pewną liczbę pojęć na potrzeby stosowania tego aktu prawnego, ani też żaden inny przepis owego rozporządzenia nie precyzują, jak należy rozumieć wyrażenie „miasto, aglomeracja lub region [...] obsługiwane przez kilka lotnisk”.
- 21 Ponadto ze względu na to, że art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 nie zawiera w odniesieniu do tych pojęć żadnego odesłania do prawa krajowego, powinny one podlegać wykładni autonomicznej, tak aby mogły być stosowane w sposób jednolity w całej Unii Europejskiej (zob. analogicznie wyrok z dnia 4 września 2014 r., Germanwings, C-452/13, EU:C:2014:2141, pkt 16, 17).
- 22 W tym kontekście należy przypomnieć, że ustalenie znaczenia i zakresu pojęć, których definicji prawo Unii nie zawiera, powinno być dokonywane zgodnie z ich zwyczajowym znaczeniem w języku potocznym, przy jednoczesnym uwzględnieniu kontekstu, w którym są one użyte, i celów uregulowania, którego są częścią (wyrok z dnia 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, pkt 17).
- 23 Co się tyczy zwyczajowego znaczenia w języku potocznym wyrażenia „miasto, aglomeracja lub region”, to choć pojęcia te, rozpatrywane oddzielnie, odnoszą się wprawdzie do terytoriów, których zakres wyznaczają granice określone przez normy konstytucyjne, ustawowe lub wykonawcze państwa, do którego owe terytoria należą, to jednak te same pojęcia, rozpatrywane łącznie w postaci wyliczenia i doprecyzowane za pomocą zawartego w art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 wyrażenia „obsługiwane przez kilka lotnisk”, należy rozumieć nie tyle jako odnoszące się do określonej jednostki

terytorialnej niższego rzędu niż państwo, mającej charakter administracyjny czy polityczny, ale jako odnoszące się do terytorium, gdzie istnieją porty lotnicze, które można określić mianem położonych w ścisłym jego pobliżu i które mają je obsługiwać.

- 24 Wynika z tego, że okoliczność, iż port lotniczy, do którego faktycznie nastąpił przylot, i port lotniczy, do którego przylot był pierwotnie planowany, są położone na obszarze odrębnych jednostek terytorialnych niższego rzędu niż państwo, jest bez znaczenia dla stosowania art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004.
- 25 Za przyjęciem takiej wykładni przemawiają cele, do których zmierza rozporządzenie nr 261/2004.
- 26 Z jednej strony bowiem rozporządzenie nr 261/2004 ma na celu – jak wynika z jego motywów 1, 2 i 4 – zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów i konsumentów poprzez wzmocnienie ich praw w odniesieniu do pewnej liczby sytuacji, z którymi wiążą się poważne trudności i niedogodności, a także poprzez naprawianie niekorzystnych skutków owych sytuacji w sposób ujednolicony i natychmiastowy (zob. podobnie wyrok z dnia 22 czerwca 2016 r., Mennens, C-255/15, EU:C:2016:472, pkt 26).
- 27 Tymczasem przyjęcie wykładni zawężającej pojęć „miasta, aglomeracji lub regionu”, takiej jak wykładnia proponowana przez wnoszącego apelację w postępowaniu głównym, w myśl której port lotniczy, do którego faktycznie nastąpił przylot, i port lotniczy, do którego przylot był pierwotnie planowany, powinny być położone na terytorium tego samego miasta, tej samej aglomeracji lub tego samego regionu w znaczeniu, w jakim każde z tych pojęć występuje w prawie krajowym, pozbawiłoby pasażera, którego lot został przekierowany do zastępczego portu lotniczego – który mimo że znajduje się w pobliżu pierwotnie przewidzianego portu lotniczego, to jednak położony jest na terytorium innego miasta, innej aglomeracji lub innego regionu – prawa do pokrycia kosztów transportu przewidzianego w art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, a w efekcie podważyłoby cel tego rozporządzenia, jakim jest zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów lotniczych.
- 28 Z drugiej strony rozporządzenie nr 261/2004 ma również na celu – jak stanowi jego motyw 4 – zapewnienie przewoźnikom lotniczym możliwości prowadzenia działalności w ujednoliconych warunkach na zliberalizowanym rynku. Tymczasem opowiedzenie się za przyjęciem zawężającej wykładni pojęć „miasta, aglomeracji lub regionu”, o której mowa w poprzednim punkcie, skutkowałoby uzależnieniem ponoszenia przez obsługującego lot przewoźnika lotniczego kosztów transportu na podstawie art. 8 ust. 3 tego rozporządzenia od norm konstytucyjnych, ustawowych lub wykonawczych właściwych dla każdego państwa członkowskiego.
- 29 Wreszcie taka sama zawężająca wykładnia pojęć „miasta, aglomeracji lub regionu obsługiwanych przez kilka lotnisk” pozbawiłaby art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 skuteczności (effet utile). Zaproponowanie pasażerowi przez obsługującego lot przewoźnika lotniczego przekierowania lotu do zastępczego portu lotniczego znajdującego się poza terytorium miasta, aglomeracji lub regionu, gdzie znajduje się port lotniczy, do którego przylot był pierwotnie planowany – mimo że taki zastępczy port lotniczy znajduje się w ścisłym pobliżu terytorium miasta, aglomeracji lub regionu, na którym usytuowany jest pierwotnie przewidziany port lotniczy – byłoby bowiem szczególnie trudne lub nawet niemożliwe.
- 30 Wobec powyższego na pytanie pierwsze należy udzielić odpowiedzi, że art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że w przypadku gdy lot zostaje przekierowany do portu lotniczego obsługującego to samo miasto co pierwotnie przewidziany port lotniczy, przewidziane w tym przepisie pokrycie kosztów transportu pasażerów między tymi dwoma portami lotniczymi nie jest uzależnione od spełnienia warunku, by pierwszy z tych portów lotniczych był położony na terytorium tego samego miasta, tej samej aglomeracji lub tego samego regionu co drugi z tych portów lotniczych.

W przedmiocie pytań drugiego i trzeciego

- 31 Poprzez pytania drugie i trzecie, które należy przeanalizować łącznie, sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 5 ust. 1 lit. c), art. 7 ust. 1 i art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że przekierowany lot, w wypadku którego lądowanie ma miejsce w porcie lotniczym innym niż pierwotnie przewidziany port lotniczy, lecz obsługującym to samo miasto, tę samą aglomerację lub ten sam region, może skutkować przyznaniem pasażerowi prawa do odszkodowania z tytułu odwołania lub dużego opóźnienia tego lotu.
- 32 Na wstępie należy zaznaczyć, że w postanowieniu odsyłającym sąd odsyłający powołuje się również na art. 6 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004, odnoszący się do przypadku dużego opóźnienia lotu w chwili startu. Jednakże z postanowienia odsyłającego wynika, że sąd ten zastanawia się w rzeczywistości nad kwestią, czy przekierowanie lotu zakończonego lądowaniem w zastępczym porcie lotniczym znajdującym się w ścisłym pobliżu terytorium, na którym usytuowany jest port lotniczy, w którym samolot wykonujący ów lot miał pierwotnie wylądować, może skutkować przyznaniem zainteresowanemu pasażerowi prawa do odszkodowania wywodzonego albo z odwołania lotu w rozumieniu art. 5 ust. 1 lit. c) tego rozporządzenia, albo z dużego opóźnienia lotu w chwili lądowania, wynoszącego co najmniej trzy godziny, w rozumieniu wyroku z dnia 19 listopada 2009 r., Sturgeon i in. (C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716). W związku z tym art. 6 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 nie ma znaczenia dla udzielenia sądowi odsyłającemu odpowiedzi użytecznej dla rozstrzygnięcia sporu w postępowaniu głównym.
- 33 Po przedstawieniu tych wyjaśnień należy w pierwszej kolejności przypomnieć, że art. 2 lit. l) wspomnianego rozporządzenia definiuje „odwołanie” jako „nieodbycie się lotu, który był uprzednio planowany i na który zostało zarezerwowane przynajmniej jedno miejsce”.
- 34 W tym względzie Trybunał orzekł, że „lot” oznacza co do istoty operację transportu lotniczego, stanowiąc tym samym w pewien sposób „odcinek” tego transportu, obsługiwany przez przewoźnika lotniczego, który wytycza swoją trasę (wyrok z dnia 10 lipca 2008 r., Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, pkt 40). Trybunał wyjaśnił ponadto, że trasa stanowi zasadniczy element lotu, który wykonywany jest zgodnie z rozkładem uprzednio opracowanym przez przewoźnika (wyrok z dnia 19 listopada 2009 r., Sturgeon i in., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 30).
- 35 Zważywszy że „trasa” oznacza zatem drogę, jaką samolot pokonuje z lotniska wylotu do lotniska przybycia zgodnie z ustaloną chronologią, nie wystarczy – by uznać lot za wykonany – że samolot wystartował zgodnie z przewidzianą trasą, trzeba jeszcze, by osiągnął miejsce przeznaczenia wyznaczone w ramach tej trasy (wyrok z dnia 13 października 2011 r., Sousa Rodríguez i in., C-83/10, EU:C:2011:652, pkt 28).
- 36 Nie można więc uznać, że lot został wykonany, w sytuacji gdy został on przekierowany do innego niż pierwotnie przewidziany docelowego portu lotniczego, w związku z czym lot ten należy co do zasady uznać za lot odwołany w rozumieniu art. 2 lit. l) rozporządzenia nr 261/2004, co skutkuje powstaniem uprawnienia do odszkodowania na podstawie art. 5 ust. 1 lit. c) w związku z art. 7 tego rozporządzenia.
- 37 Jednakże w szczególnej sytuacji, gdy port lotniczy, do którego dany lot został przekierowany, obsługuje to samo miasto, tę samą aglomerację lub ten sam region co pierwotnie przewidziany docelowy port lotniczy, zrównanie skutków przekierowania lotu ze skutkami jego odwołania nie byłoby zgodne ani z celem rzeczonego rozporządzenia, ani z zasadą równego traktowania.
- 38 Z jednej strony należy bowiem zauważyć, że poza głównym celem realizowanym przez rozporządzenie nr 261/2004, polegającym – jak przypomniano w pkt 26 niniejszego wyroku – na zagwarantowaniu wysokiego poziomu ochrony pasażerów i konsumentów, rozporządzenie to realizuje również

dorozumiane cele drugorzędne, wśród których znajduje się zmniejszenie, na jak najwcześniejszym etapie, liczby odwoływanych lotów (zob. podobnie wyrok z dnia 10 stycznia 2006 r., IATA i ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, pkt 83).

- 39 Należy także nadmienić, że przyjmując wskazane rozporządzenie, prawodawca Unii zamierzał również dokonać wyważenia interesów pasażerów lotniczych z interesami przewoźników lotniczych (wyroki: z dnia 19 listopada 2009 r., *Sturgeon i in.*, C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 67; a także z dnia 23 października 2012 r., *Nelson i in.*, C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, pkt 39).
- 40 W tym kontekście należy stwierdzić, że art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, analizowany w świetle motywów 1–4 tego rozporządzenia, realizuje szczególnie cel, jako że zmierza do uniknięcia poważnych trudności i niedogodności, jakich mógłby doświadczyć pasażer w przypadku odwołania lotu, a nie do wypłaty odszkodowania za skutki tych niedogodności, zniechęcając obsługującego lot przewoźnika lotniczego do dokonania tego odwołania i przyznając mu pewną swobodę działania w zakresie proponowania pasażerom zmiany planu podróży do miejsca docelowego poprzez przekierowanie lotu do zastępczego portu lotniczego obsługującego to samo miasto, tę samą aglomerację lub ten sam region w połączeniu z pokryciem kosztów transportu z tego portu lotniczego do pierwotnie przewidzianego docelowego portu lotniczego lub do innego, uzgodnionego z pasażerem pobliskiego miejsca zakończenia podróży.
- 41 Z drugiej strony zgodnie z utrwalonym orzecnictwem każdy akt prawa Unii powinien być interpretowany zgodnie z całością prawa pierwotnego, w tym z zasadą równego traktowania, która wymaga, aby porównywalne sytuacje nie były traktowane w odmienny sposób, a sytuacje odmienne nie były traktowane w sposób jednakowy, chyba że takie traktowanie jest obiektywnie uzasadnione (wyrok z dnia 19 listopada 2009 r., *Sturgeon i in.*, C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 48).
- 42 Otóż zrównanie skutków przekierowania lotu do portu lotniczego innego niż pierwotnie przewidziany, lecz obsługującego to samo miasto, tę samą aglomerację lub ten sam region, ze skutkami odwołania lotu byłoby sprzeczne z zasadą równego traktowania. Takie zrównanie prowadziłoby bowiem – jak zauważył rzecznik generalny w pkt 59 i 60 opinii – do przyznania pasażerowi tego lotu prawa do odszkodowania na podstawie art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 również w sytuacji, gdy po zakończeniu transportu pasażer dociera do pierwotnie przewidzianego portu lotniczego lub do innego uzgodnionego miejsca docelowego z opóźnieniem krótszym niż trzy godziny, a jednocześnie do odmowy przyznania prawa do odszkodowania pasażerowi lotu, który zakończył się lądowaniem w pierwotnie przewidzianym porcie lotniczym z opóźnieniem wynoszącym mniej niż trzy godziny, mimo że ten drugi pasażer doświadczył niedogodności podobnych do tych, których doświadczył pasażer pierwszy.
- 43 W drugiej kolejności należy natomiast stwierdzić, że w sytuacji gdy pasażer lotu przekierowanego do zastępczego portu lotniczego obsługującego to samo miasto, tę samą aglomerację lub ten sam region doświadcza dużego opóźnienia w chwili przylotu i dociera do miejsca docelowego z opóźnieniem wynoszącym co najmniej trzy godziny w stosunku do pierwotnie przewidzianej godziny przylotu, pojawiają się poważne trudności i niedogodności. W takiej sytuacji pasażer ma co do zasady prawo do odszkodowania na podstawie rozporządzenia nr 261/2004, gdy w chwili przybycia doświadcza dużego opóźnienia wynoszącego co najmniej trzy godziny w rozumieniu wyroku z dnia 19 listopada 2009 r., *Sturgeon i in.* (C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716).
- 44 W związku z powyższym na pytania drugie i trzecie należy odpowiedzieć, że art. 5 ust. 1 lit. c), art. 7 ust. 1 i art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że przekierowany lot, w wypadku którego lądowanie ma miejsce w porcie lotniczym innym niż pierwotnie przewidziany port lotniczy, lecz obsługującym to samo miasto, tę samą aglomerację lub ten sam region, nie może skutkować przyznaniem pasażerowi prawa do odszkodowania z tytułu odwołania lotu. Jednakże pasażer lotu przekierowanego do zastępczego portu lotniczego obsługującego to samo miasto, tę samą aglomerację lub ten sam region co pierwotnie przewidziany port lotniczy ma co do zasady prawo do

odszkodowania na podstawie tego rozporządzenia, jeżeli dotarł do swego miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez obsługującego lot przewoźnika lotniczego godzinie przylotu.

W przedmiocie pytania czwartego

- 45 Poprzez pytanie czwarte sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 5 i 7 oraz art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że w celu określenia wielkości opóźnienia doświadczonego w chwili przylotu przez pasażera przekierowanego lotu zakończonego lądowaniem w porcie lotniczym innym niż pierwotnie przewidziany, lecz obsługującym to samo miasto, tę samą aglomerację lub ten sam region, należy przyjąć za punkt odniesienia godzinę przylotu do zastępczego portu lotniczego, czy też godzinę przybycia, po zrealizowaniu dodatkowego przewozu, do pierwotnie przewidzianego portu lotniczego lub, w stosownym wypadku, do innego pobliskiego miejsca docelowego uzgodnionego z obsługującym lot przewoźnikiem lotniczym.
- 46 W pierwszej kolejności należy zaznaczyć, że z brzmienia art. 5 ust. 1 lit. c), jak też art. 7 i 8 rozporządzenia nr 261/2004 wynika, że przepisy te odnoszą się do pojęcia „miejsca docelowego”, które zostało zdefiniowane w art. 2 lit. h) tego rozporządzenia jako miejsce lądowania określone na bilecie przedstawionym na stanowisku kontrolnym lub, w przypadku lotów łączonych, miejsce lądowania ostatniego lotu.
- 47 W drugiej kolejności należy wskazać, iż Trybunał wyjaśnił, że skoro niedogodności polegające na utracie czasu materializują się w chwili przybycia do miejsca docelowego, to do celów odszkodowania przewidzianego w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 wielkość opóźnienia należy oceniać przez pryzmat planowej godziny przybycia do owego miejsca docelowego (wyrok z dnia 26 lutego 2013 r., Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, pkt 33 i przytoczone tam orzecznictwo), przy czym godzina ta odpowiada godzinie określonej w planie lotu i wskazanej na bilecie, którym dysponuje dany pasażer (postanowienie z dnia 1 października 2020 r., FP Passenger Service, C-654/19, EU:C:2020:770, pkt 25).
- 48 W związku z tym aby określić wielkość opóźnienia doświadczonego w chwili przylotu przez pasażera przekierowanego lotu zakończonego lądowaniem w porcie lotniczym innym niż pierwotnie przewidziany, lecz obsługującym to samo miasto, tę samą aglomerację lub ten sam region, za punkt odniesienia należy przyjąć godzinę, o której pasażer ten dotarł, po zakończeniu dodatkowego przewozu, do pierwotnie przewidzianego portu lotniczego lub, w stosownym wypadku, do innego pobliskiego miejsca docelowego uzgodnionego z obsługującym lot przewoźnikiem lotniczym.
- 49 W świetle powyższych rozważań art. 5 i 7 oraz art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że w celu określenia wielkości opóźnienia doświadczonego w chwili przylotu przez pasażera przekierowanego lotu zakończonego lądowaniem w porcie lotniczym innym niż pierwotnie przewidziany, lecz obsługującym to samo miasto, tę samą aglomerację lub ten sam region, należy przyjąć za punkt odniesienia godzinę, o której pasażer ten rzeczywiście dotarł, po zrealizowaniu dodatkowego przewozu, do pierwotnie przewidzianego portu lotniczego lub, w stosownym wypadku, do innego pobliskiego miejsca docelowego uzgodnionego z obsługującym lot przewoźnikiem lotniczym.

W przedmiocie pytania piątego

- 50 Poprzez pytanie piąte sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że w celu uwolnienia się od obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom w przypadku dużego opóźnienia lotu w chwili przylotu obsługujący lot

przewoźnik lotniczy może powołać się na nadzwyczajną okoliczność, która miała wpływ nie na ów opóźniony lot, lecz na wcześniejszy lot obsługiwany przez niego z wykorzystaniem tego samego statku powietrznego w ramach trzeciej od końca rotacji tego statku powietrznego.

- 51 Na wstępie należy zauważyć, że z akt sprawy, którymi dysponuje Trybunał, nie wynika w sposób pewny wielkość opóźnienia w chwili przylotu, o którym mowa w postępowaniu głównym. W tych okolicznościach, bez uszczerbku dla określenia przez sąd odsyłający wielkości tego opóźnienia z uwzględnieniem odpowiedzi udzielonej na pytanie czwarte, odpowiedzi na pytanie piąte należy udzielić, wychodząc z założenia, że lot doznał dużego opóźnienia.
- 52 Należy przypomnieć, że zgodnie z art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 przewoźnik lotniczy może uwolnić się od obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom na podstawie art. 5 ust. 1 i art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, jeżeli może dowieść, w szczególności, że odwołanie lub duże opóźnienie danego lotu jest spowodowane zaistnieniem „nadzwyczajnych okoliczności”.
- 53 W tym względzie należy zauważyć, po pierwsze, że ani motywy 14 i 15 rozporządzenia nr 261/2004, ani art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia nie ograniczają przyznanego obsługującym loty przewoźnikom lotniczym uprawnienia do powoływania się na „nadzwyczajną okoliczność” tylko do sytuacji, w której okoliczność ta miała wpływ na opóźniony lub odwołany lot, wyłączając tym samym sytuację, w której wspomniana okoliczność miała wpływ na lot uprzednio obsługiwany przez ten sam statek powietrzny (wyrok z dnia 11 czerwca 2020 r., *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460, pkt 51).
- 54 Po drugie, wyważenie interesów pasażerów lotniczych i interesów przewoźników lotniczych, którym – jak przypomniano w pkt 39 niniejszego wyroku – kierowano się, przyjmując rozporządzenie nr 261/2004, wymaga uwzględnienia sposobu eksploatacji statków powietrznych przez przewoźników lotniczych, a w szczególności okoliczności, że ten sam statek powietrzny może realizować kilka następujących po sobie lotów w ciągu tego samego dnia, co oznacza, że każda nadzwyczajna okoliczność mająca wpływ na wcześniejszy lot oddziałuje również na późniejszy lot względnie późniejsze loty (wyrok z dnia 11 czerwca 2020 r., *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460, pkt 52).
- 55 Tym samym obsługujący lot przewoźnik lotniczy powinien mieć możliwość powołania się na „nadzwyczajną okoliczność”, która miała wpływ na poprzedni lot wykonywany przez niego z wykorzystaniem tego samego statku powietrznego w ramach trzeciej od końca rotacji tego statku powietrznego, w celu uwolnienia się od obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom w przypadku dużego opóźnienia lotu lub odwołania lotu (zob. analogicznie wyrok z dnia 11 czerwca 2020 r., *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460, pkt 53).
- 56 Niemniej jednak – i z uwagi nie tylko na cel, o którym mowa w motywie 1 rozporządzenia nr 261/2004, polegający na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony pasażerów, lecz również na brzmieniu art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia – powołanie się na taką nadzwyczajną okoliczność zakłada istnienie bezpośredniego związku przyczynowego między wystąpieniem tej okoliczności, która miała wpływ na poprzedni lot, a opóźnieniem lub odwołaniem kolejnego lotu, czego ocena należy do sądu odsyłającego w świetle znanych mu okoliczności faktycznych i z uwzględnieniem w szczególności sposobu eksploatacji danego statku powietrznego (zob. podobnie wyrok z dnia 11 czerwca 2020 r., *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460, pkt 54).
- 57 W związku z powyższym na pytanie piąte należy odpowiedzieć, że art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że w celu uwolnienia się od obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom w przypadku dużego opóźnienia lotu w chwili przylotu obsługujący lot przewoźnik lotniczy może powołać się na nadzwyczajną okoliczność, która miała wpływ nie na ów opóźniony lot, lecz na wcześniejszy lot obsługiwany przez niego z wykorzystaniem tego samego statku powietrznego w ramach trzeciej od końca rotacji tego statku powietrznego, pod warunkiem że istnieje bezpośredni związek przyczynowy między wystąpieniem tej okoliczności a dużym opóźnieniem

późniejszego lotu w chwili przylotu, przy czym ocena spełnienia tego warunku, z uwzględnieniem w szczególności sposobu eksploatacji danego statku powietrznego przez obsługującego lot przewoźnika lotniczego, jest zadaniem sądu odsyłającego.

W przedmiocie pytania szóstego

- 58 Poprzez pytanie szóste sąd odsyłający dąży do ustalenia, czy art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że w sytuacji gdy przekierowany lot zostaje zakończony lądowaniem w porcie lotniczym innym niż pierwotnie przewidziany, lecz obsługującym to samo miasto, tę samą aglomerację lub ten sam region, obsługujący lot przewoźnik lotniczy jest zobowiązany do zaoferowania pasażerowi z własnej inicjatywy pokrycia kosztów transportu do pierwotnie przewidzianego docelowego portu lotniczego lub, w stosownym wypadku, do innego pobliskiego miejsca docelowego uzgodnionego z tym pasażerem.
- 59 Należy przypomnieć, że zgodnie z samym brzmieniem art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w sytuacji gdy obsługujący lot przewoźnik lotniczy zaoferuje pasażerowi lot do portu lotniczego innego niż pierwotnie przewidziany, lecz obsługującego to samo miasto, tę samą aglomerację lub ten sam region, przewoźnik ten „ponosi koszt transportu pasażera z tego innego lotniska na lotnisko, do którego została zrobiona rezerwacja lub na inne pobliskie miejsce uzgodnione z pasażerem”.
- 60 O ile z brzmienia tego przepisu wyraźnie wynika, że przyznaje on pasażerom prawo do pokrycia kosztów transportu przez obsługującego lot przewoźnika lotniczego, o tyle nie dostarcza on – jak zauważył rzecznik generalny w pkt 63 opinii – żadnej wskazówki co do tego, czy na wspomnianym przewoźniku ciąży obowiązek zaoferowania pasażerom z własnej inicjatywy pokrycia wspomnianych kosztów transportu.
- 61 Z utrwalonego orzecznictwa wynika jednak, że przepisy przyznające prawa pasażerom lotniczym powinny być interpretowane szeroko (wyrok z dnia 19 listopada 2009 r., *Sturgeon i in.*, C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 45).
- 62 Ponadto przy dokonywaniu tej wykładni należy wziąć pod uwagę przypomniany w pkt 26 niniejszego wyroku cel rozporządzenia nr 261/2004, którym jest zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów.
- 63 Tak więc art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z motywami 1 i 2 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że obsługujący lot przewoźnik lotniczy, który zaoferował pasażerowi lot do portu lotniczego innego niż pierwotnie przewidziany, lecz obsługującego to samo miasto, tę samą aglomerację lub ten sam region, jest zobowiązany do pokrycia z własnej inicjatywy kosztów transportu tego pasażera z portu lotniczego, w którym zakończył się lot, do pierwotnie przewidzianego portu lotniczego lub do innego pobliskiego miejsca docelowego uzgodnionego z owym pasażerem.
- 64 Przekierowanie lotu do portu lotniczego innego niż pierwotnie przewidziany, ale obsługującego to samo miasto, tę samą aglomerację lub ten sam region, może bowiem powodować niedogodności dla dotkniętych tym przekierowaniem pasażerów, w szczególności gdy zorganizowanie transportu do pierwotnie przewidzianego portu lotniczego może okazać się kosztowne i skomplikowane ze względu na to, że zastępczy port lotniczy jest jako taki gorzej skomunikowany niż pierwotnie przewidziany port lotniczy, albo ze względu na to, że opóźnienie lądowania przekierowanego lotu skutkuje ograniczeniem dostępności usług przewoźników, którzy są w stanie zapewnić taki transport.
- 65 Ponadto wykładnia taka umożliwia poszanowanie wyważenia interesów pasażerów lotniczych i interesów obsługujących loty przewoźników lotniczych, którym – jak przypomniano w pkt 39 niniejszego wyroku – kierowano się podczas przyjmowania rozporządzenia nr 261/2004. Wskazana

wykładnia gwarantuje bowiem tym pierwszym, że po wylądowaniu w zastępczym porcie lotniczym zostaną przewiezieni do pierwotnie przewidzianego portu lotniczego lub innego pobliskiego miejsca docelowego uzgodnionego z obsługującym lot przewoźnikiem lotniczym, a jednocześnie umożliwia tym drugim uniknięcie obowiązku wypłaty odszkodowania, o którym mowa w art. 7 tego rozporządzenia, poprzez zapewnienie pasażerom możliwości dotarcia do pierwotnie przewidzianego portu lotniczego lub do innego pobliskiego miejsca docelowego uzgodnionego z obsługującym lot przewoźnikiem lotniczym bez doświadczania przy tym opóźnienia wynoszącego co najmniej trzy godziny w stosunku do pierwotnie przewidzianej godziny przylotu.

- 66 W związku z powyższym na pytanie szóste należy odpowiedzieć, że art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że w sytuacji gdy przekierowany lot zostaje zakończony lądowaniem w porcie lotniczym innym niż pierwotnie przewidziany, lecz obsługującym to samo miasto, tę samą aglomerację lub ten sam region, obsługujący lot przewoźnik lotniczy jest zobowiązany do zaoferowania pasażerowi z własnej inicjatywy pokrycia kosztów transportu do pierwotnie przewidzianego docelowego portu lotniczego lub, w stosownym wypadku, do innego pobliskiego miejsca docelowego uzgodnionego z tym pasażerem.

W przedmiocie pytania siódmego

- 67 Poprzez pytanie siódme sąd odsyłający dąży zasadniczo do ustalenia, czy art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że naruszenie przewidzianych w tym przepisie obowiązków udzielenia pomocy i zapewnienia opieki ciążących na obsługującym lot przewoźniku lotniczym może skutkować przyznaniem prawa do odszkodowania ryczałtowego na podstawie art. 7 ust. 1 tego rozporządzenia.
- 68 Na wstępie należy zauważyć, że w postanowieniu odsyłającym sąd odsyłający odnosi się również do art. 9 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004, który przewiduje, że pasażerowie otrzymują bezpłatnie transport z portu lotniczego do miejsca zakwaterowania, gdy w rozporządzeniu tym odsyła się do tego przepisu, to znaczy w sytuacji gdy spełnione są przesłanki określone w art. 4 ust. 3 lub w art. 5 ust. 1 lit. b) względnie w art. 6 ust. 1 ppkt (ii) wspomnianego rozporządzenia. Z tego samego postanowienia odsyłającego wynika jednak, że sąd odsyłający dąży w rzeczywistości do rozstrzygnięcia kwestii, czy naruszenie przez obsługującego lot przewoźnika lotniczego przewidzianego w art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 obowiązku pokrycia kosztów transportu pasażera z portu lotniczego, w którym zakończył się lot, do pierwotnie przewidzianego portu lotniczego lub innego pobliskiego miejsca docelowego uzgodnionego z pasażerem może skutkować przyznaniem prawa do odszkodowania ryczałtowego na podstawie art. 7 ust. 1 tego rozporządzenia.
- 69 W pierwszej kolejności należy przypomnieć, że w przypadku gdy przewoźnik lotniczy uchybia zobowiązaniom ciążącym na nim na mocy art. 8 rozporządzenia nr 261/2004, pasażerowie są uprawnieni do wystąpienia z żądaniem odszkodowania (zob. podobnie wyrok z dnia 13 października 2011 r., Sousa Rodríguez i in., C-83/10, EU:C:2011:652, pkt 44).
- 70 W drugiej kolejności należy zaznaczyć, że z tytułu odszkodowania za niedotrzymanie przez przewoźnika lotniczego obowiązku zapewnienia opieki, o którym mowa w art. 5 ust. 1 lit. b) i w art. 9 rozporządzenia nr 261/2004, pasażer linii lotniczej może jedynie uzyskać zwrot kwot, które w świetle okoliczności danego przypadku okazały się niezbędne, odpowiednie i rozsądne w celu zaradzenia skutkom uchybienia w postaci niezapewnienia opieki rzeczonemu pasażerowi, którego dopuścił się przewoźnik lotniczy, (wyrok z dnia 31 stycznia 2013 r., McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, pkt 51).
- 71 Tak więc, jak wskazał rzecznik generalny w pkt 77 opinii, musi istnieć związek między kwotą odszkodowania należnego od obsługującego lot przewoźnika lotniczego a kwotą kosztów poniesionych przez danego pasażera, co wyklucza siłą rzeczy odszkodowanie o charakterze ryczałtowym przewidziane w art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004.

- 72 Z powyższego wynika, że naruszenie przewidzianego w art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 obowiązku pokrycia kosztów transportu z portu lotniczego, do którego rzeczywiście nastąpił przylot, do pierwotnie przewidzianego portu lotniczego lub do innego pobliskiego miejsca docelowego uzgodnionego z pasażerem skutkuje powstaniem po stronie pasażera prawa do zwrotu kwot, które w świetle okoliczności właściwych dla danego przypadku okazały się konieczne, odpowiednie i rozsądne w celu zaradzenia skutkom uchybienia w postaci niezapewnienia opieki rzeczonemu pasażerowi, którego dopuścił się obsługujący lot przewoźnik lotniczy.
- 73 W związku z powyższym na pytanie siódme należy odpowiedzieć, że art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że naruszenie przez obsługującego lot przewoźnika lotniczego ciężącego na nim obowiązku pokrycia kosztów transportu pasażera z portu lotniczego, w którym zakończył się lot, do pierwotnie przewidzianego portu lotniczego lub innego miejsca docelowego uzgodnionego z tym pasażerem nie skutkuje przyznaniem temu ostatniemu prawa do odszkodowania ryczałtowego na podstawie art. 7 ust. 1 wskazanego rozporządzenia. Naruszenie to prowadzi natomiast do powstania po stronie rzeczonoego pasażera prawa do uzyskania zwrotu wydatkowanych przezeń kwot, które w świetle okoliczności danego przypadku okazały się niezbędne, odpowiednie i rozsądne w celu złagodzenia skutków uchybienia, którego dopuścił się przewoźnik lotniczy.

W przedmiocie kosztów

- 74 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 (czwarta izba) orzeka, co następuje:

- 1) Artykuł 8 ust. 3 rozporządzenia 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 w przypadku gdy lot zostaje przekierowany do portu lotniczego obsługującego to samo miasto co pierwotnie przewidziany port lotniczy, przewidziane w tym przepisie pokrycie kosztów transportu pasażerów między tymi dwoma portami lotniczymi nie jest uzależnione od spełnienia warunku, by pierwszy z tych portów lotniczych był położony na terytorium tego samego miasta, tej samej aglomeracji lub tego samego regionu co drugi z tych portów lotniczych.
- 2) Artykuł 5 ust. 1 lit. c), art. 7 ust. 1 i art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że przekierowany lot, w wypadku którego lądowanie ma miejsce w porcie lotniczym innym niż pierwotnie przewidziany port lotniczy, lecz obsługującym to samo miasto, tę samą aglomerację lub ten sam region, nie może skutkować przyznaniem pasażerowi prawa do odszkodowania z tytułu odwołania lotu. Jednakże pasażer lotu przekierowanego do zastępczego portu lotniczego obsługującego to samo miasto, tę samą aglomerację lub ten sam region co pierwotnie przewidziany port lotniczy ma co do zasady prawo do odszkodowania na podstawie tego rozporządzenia, jeżeli dotarł do swego miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez obsługującego lot przewoźnika lotniczego godzinie przylotu.
- 3) Artykuły 5 i 7 oraz art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że w celu określenia wielkości opóźnienia doświadczonego w chwili przylotu przez pasażera przekierowanego lotu zakończonego lądowaniem w porcie lotniczym innym niż

pierwotnie przewidziany, lecz obsługującym to samo miasto, tę samą aglomerację lub ten sam region, należy przyjąć za punkt odniesienia godzinę, o której pasażer ten rzeczywiście dotarł, po zrealizowaniu dodatkowego przewozu, do pierwotnie przewidzianego docelowego portu lotniczego lub, w stosownym wypadku, do innego pobliskiego miejsca docelowego uzgodnionego z obsługującym lot przewoźnikiem lotniczym.

- 4) Artykuł 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że w celu uwolnienia się od obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom w przypadku dużego opóźnienia lotu w chwili przylotu obsługujący lot przewoźnik lotniczy może powołać się na nadzwyczajną okoliczność, która miała wpływ nie na ów opóźniony lot, lecz na wcześniejszy lot obsługiwany przez niego z wykorzystaniem tego samego statku powietrznego w ramach trzeciej od końca rotacji tego statku powietrznego, pod warunkiem że istnieje bezpośredni związek przyczynowy między wystąpieniem tej okoliczności a dużym opóźnieniem późniejszego lotu w chwili przylotu, przy czym ocena spełnienia tego warunku, z uwzględnieniem w szczególności sposobu eksploatacji danego statku powietrznego przez obsługującego lot przewoźnika lotniczego, jest zadaniem sądu odsyłającego.
- 5) Artykuł 8 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że w sytuacji gdy przekierowany lot zostaje zakończony lądowaniem w porcie lotniczym innym niż pierwotnie przewidziany, lecz obsługującym to samo miasto, tę samą aglomerację lub ten sam region, obsługujący lot przewoźnik lotniczy jest zobowiązany do zaoferowania pasażerowi z własnej inicjatywy pokrycia kosztów transportu do pierwotnie przewidzianego docelowego portu lotniczego lub, w stosownym wypadku, do innego pobliskiego miejsca docelowego uzgodnionego z tym pasażerem.
- 6) Artykuł 8 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że naruszenie przez obsługującego lot przewoźnika lotniczego ciężącego na nim obowiązku pokrycia kosztów transportu pasażera z portu lotniczego, w którym zakończył się lot, do pierwotnie przewidzianego portu lotniczego lub innego miejsca docelowego uzgodnionego z tym pasażerem nie skutkuje przyznaniem temu ostatniemu prawa do odszkodowania ryczałtowego na podstawie art. 7 ust. 1 wskazanego rozporządzenia. Naruszenie to prowadzi natomiast do powstania po stronie rzeczzonego pasażera prawa do uzyskania zwrotu wydatkowanych przezeń kwot, które w świetle okoliczności danego przypadku okazały się niezbędne, odpowiednie i rozsądne w celu złagodzenia skutków uchybienia, którego dopuścił się przewoźnik lotniczy.

Podpisy