



Zbiór Orzeczeń

POSTANOWIENIE TRYBUNAŁU (ósma izba)

z dnia 2 grudnia 2022 r. *

Odesłanie prejudycjalne – Artykuł 99 regulaminu postępowania przed Trybunałem – Transport lotniczy – Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 – Artykuł 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) – Odszkodowanie i pomoc dla pasażerów – Odwołanie lotu – Prawo do odszkodowania w przypadku odwołania lotu – Przesłanki – Rozbieżność między różnymi wersjami językowymi przepisu prawa Unii – Zmiana planu podróży, umożliwiająca pasażerom wylot nie więcej niż godzinę przed planowym czasem odlotu

W sprawie C-229/22

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Tribunalul Specializat Cluj (sąd wyspecjalizowany w Klużu, Rumunia) postanowieniem z dnia 25 stycznia 2022 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 29 marca 2022 r., w postępowaniu:

NC

przeciwko

Compania Națională de Transporturi Aeriene Tarom SA,

TRYBUNAŁ (ósma izba),

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

rzecznik generalny: L. Medina,

sekretarz: A. Calot Escobar,

postanowiwszy, po zapoznaniu się ze stanowiskiem rzecznik generalnej, orzec w formie postanowienia z uzasadnieniem, zgodnie z art. 99 regulaminu postępowania przed Trybunałem,

wydaje następujące

* Język postępowania: rumuński.

Postanowienie

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U. 2004, L 46, s. 1).
- 2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy pasażerem, NC, a przewoźnikiem lotniczym Compania Națională de Transporturi Aeriene Tarom SA (zwanym dalej „Tarom”) w przedmiocie odmowy przez tego ostatniego wypłaty odszkodowania na rzecz owego pasażera w następstwie przesunięcia pierwotnie planowanej godziny odlotu.

Ramy prawne

- 3 Motywy 1 i 12 rozporządzenia nr 261/2004 stanowią:

„(1) Działanie [Unii] 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.

[...]

(12) Powinno się również zminimalizować trudności i niedogodności dla pasażerów wynikające z odwołania lotów. W tym celu należy nakłaniać przewoźników do informowania pasażerów o odwołaniach lotów przed planową godziną odlotu i ponadto do oferowania pasażerom możliwych do przyjęcia zmian planów podróży, tak by mieli oni możliwość dostosowania się do nich. W przypadku nieuczynienia tego przewoźnicy lotniczy byliby zobowiązani do wypłacenia odszkodowania pasażerom, chyba że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem wyjątkowych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków”.

- 4 Zgodnie z art. 5 tego rozporządzenia, zatytułowanym „Odwołanie”:

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

[...]

c) mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7, chyba że:

[...]

(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 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.

[...]”.

- 5 Artykuł 7 omawianego rozporządzenia, zatytułowany „Prawo do odszkodowania”, stanowi w ust. 1:

„W przypadku odwołania do niniejszego artykułu, pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości:

- a) 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1500 kilometrów;

[...]

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 pytanie prejudycjalne

- 6 Powód w postępowaniu głównym dokonał rezerwacji w Tarom na lot z Klużu-Napoki (Rumunia) do Bukaresztu (Rumunia). Lot ten miał zostać wykonany przez tego przewoźnika lotniczego w dniu 18 maja 2020 r. z planowanym startem o godzinie 19.40 i planowanym lądowaniem o godzinie 20.50 tego samego dnia.
- 7 Gdy w dniu 18 maja 2020 r. o godzinie 18.00 powód w postępowaniu głównym zgłosił się w celu wejścia na pokład samolotu na lotnisku Kluż-Napoka, został poinformowany, że bezpośredni lot z Klużu-Napoki do Bukaresztu, na który dokonał rezerwacji, został zastąpiony lotem z międzylądowaniem w Iași (Rumunia). Zaakceptował on ten lot, który rozpoczął się w Klużu-Napoce o godzinie 19.55 tego samego dnia i zakończył się w Bukareszcie o godzinie 22.30.
- 8 Uznawszy, że lot z dnia 18 maja 2020 r., na który powód w postępowaniu głównym dokonał rezerwacji, został odwołany, zwrócił się on tego samego dnia pocztą elektroniczną do Tarom o wypłatę odszkodowania w wysokości 250 EUR przewidzianego w art. 7 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 w związku z art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) tego rozporządzenia.
- 9 W następstwie odmowy uwzględnienia jego żądania powód w postępowaniu głównym wniósł w dniu 17 sierpnia 2020 r. powództwo do Judecătoria Cluj-Napoca (sądu pierwszej instancji w Klużu-Napoce, Rumunia) w celu uzyskania zapłaty żądanego odszkodowania. Wyrokiem z dnia 26 lutego 2021 r. sąd ten oddalił powództwo na tej podstawie, że zastosowanie znajduje odstępstwo od prawa pasażera do odszkodowania w przypadku odwołania lotu, przewidziane w art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) tego rozporządzenia, ponieważ opóźnienie powoda w postępowaniu głównym wyniosło jedynie 1 godz. 40 min w chwili przylotu.
- 10 Powód wniósł apelację od tego wyroku do Tribunalul Specializat Cluj (sądu wyspecjalizowanego w Klużu, Rumunia). Podniósł on w szczególności, że naruszony został art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia nr 261/2004, ponieważ lot zastępczy nie rozpoczął się najpóźniej godzinę przed planowym czasem odlotu.

- 11 Sąd odsyłający zauważa w tym względzie, że w rumuńskiej wersji językowej przepis ten przewiduje, że w przypadku odwołania lotu zainteresowani pasażerowie mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7 tego rozporządzenia, chyba że zostali poinformowani o odwołaniu lotu w okresie krótszym niż siedem dni przed planowym czasem odlotu i że przewoźnik ten zaoferuje im zmianę planu podróży umożliwiającą im wylot najpóźniej jedną godzinę przed planowaną godziną odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej dwie godziny po planowym czasie przylotu („în cazul în care sunt informați despre această anulare cu mai puțin de șapte zile înainte de ora de plecare prevăzută și li se oferă o redirectionare care să le permită să plece cel târziu cu o oră înainte de ora de plecare prevăzută și să ajungă la destinația finală în mai puțin de două ore după ora de sosire prevăzută”).
- 12 Sąd ten zauważa jednak, że wersja tego przepisu w języku rumuńskim różni się od jego innych wersji językowych w odniesieniu do określenia godziny odlotu w ramach zmiany planu podróży. O ile bowiem rumuńska wersja językowa art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia nr 261/2004 przewiduje, że godzina odlotu w ramach zmiany planu podróży powinna zostać ustalona „najpóźniej” na godzinę przed rozpoczęciem odwołanego lotu, o tyle wersje tego przepisu w języku angielskim („no more than one hour before the scheduled time of departure”) i francuskim („au plus tôt une heure avant l’heure de départ prévue”) przewidują, że czas odlotu w ramach zmiany planu podróży nie może być wcześniejszy o więcej niż jedną godzinę w stosunku do czasu rozpoczęcia odwołanego lotu. Sąd odsyłający, podkreślając, że z orzecznictwa Trybunału dotyczącego tego rozporządzenia zdaje się wynikać, iż odstępstwu przewidzianemu w art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) tego rozporządzenia należy nadać takie znaczenie, jakie wynika w szczególności z wersji tego przepisu w językach angielskim i francuskim, uważa za konieczne, by Trybunał określił jego prawidłową wykładnię.
- 13 W powyższych okolicznościach Tribunalul Specializat Cluj (sąd wyspecjalizowany w Klużu) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:
- „Czy przepisy art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 należy interpretować:
- a) w ten sposób, że przewoźnik lotniczy jest zwolniony z obowiązku zapłaty odszkodowania, jeżeli zainteresowani pasażerowie zostali poinformowani o odwołaniu w okresie krótszym niż siedem dni przed planowanym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot najpóźniej godzinę przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej dwie godziny [po] planowym czasie przylotu?
- czy też, przeciwnie,
- b) w ten sposób, że przewoźnik lotniczy jest zwolniony z obowiązku zapłaty odszkodowania, jeżeli zainteresowani pasażerowie 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?”.

W przedmiocie pytania prejudycjalnego

- 14 Zgodnie z art. 99 regulaminu postępowania przed Trybunałem, jeżeli odpowiedź na pytanie prejudycjalne można wywieść w sposób jednoznaczny z orzecznictwa lub jeżeli odpowiedź na takie pytanie nie pozostawia żadnych uzasadnionych wątpliwości, Trybunał może w każdej chwili, na wniosek sędziego sprawozdawcy i po zapoznaniu się ze stanowiskiem rzecznika generalnego, orzec w formie postanowienia z uzasadnieniem.
- 15 Przepis ten należy zastosować w ramach niniejszego odesłania prejudycjalnego.
- 16 Poprzez swoje pytanie sąd odsyłający zmierza zasadniczo do ustalenia, czy art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że w przypadku odwołania lotu zainteresowani pasażerowie mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego zgodnie z art. 7 tego rozporządzenia, chyba że zostali poinformowani o tym odwołaniu w okresie krótszym niż siedem dni przed planowym czasem odlotu i przewoźnik ten zaoferował 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.
- 17 Należy stwierdzić, że istnieje rozbieżność pomiędzy różnymi wersjami językowymi art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia nr 261/2004.
- 18 Z porównania tych wersji wynika bowiem, że w rumuńskiej i bułgarskiej wersji językowej tego przepisu pasażerowie, których lot został odwołany, mają prawo, zgodnie z art. 7 tego rozporządzenia, do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, chyba że przy poinformowaniu o odwołaniu w okresie krótszym niż siedem dni przed planowym czasem odlotu przewoźnik ten zaoferował im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot „najpóźniej” godzinę przed planowym czasem odlotu („cel târziu cu o oră înainte de ora de plecare prevăzută” i „което им позволява да заминат не по-късно от един час преди началото на полета по разписание”) i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej dwie godziny po planowym czasie przylotu.
- 19 Natomiast we francuskiej wersji językowej art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia nr 261/2004 przewiduje, że w przypadku odwołania lotu zainteresowani pasażerowie mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego zgodnie z art. 7 tego rozporządzenia, chyba że 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.
- 20 Pozostałe 20 wersji językowych tego przepisu odpowiada francuskiej wersji językowej przepisu, a mianowicie, wersje w językach hiszpańskim („que les permita salir con no más de una hora de antelación con respecto a la hora de salida prevista”), czeskim („které jim umožní odletět nejdříve jednu hodinu před plánovaným časem odletu”), duńskim („så de kan afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt”), niemieckim („ermöglicht, nicht mehr als eine Stunde vor der planmäßigen Abflugzeit abzufliegen”), estońskim („võimaldab neil välja lennata mitte rohkem kui üks tund enne kavandatud väljumisaega”), greckim („επιτρέπει να φύγουν όχι περισσότερο από μία ώρα νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης”), angielskim („allowing them to depart no more than one hour before the scheduled time of departure”), chorwackim („čime im je omogućeno da oputuju ne više od sat vremena ranije od predviđenog vremena polaska”), włoskim

(„partire con un volo alternativo non più di un’ora prima dell’orario di partenza previsto”), łotewskim („viņi var izlidot ne vairāk kā vienu stundu pirms iepriekš paredzētā izlidošanas”), litewskim („išvykstant ne daugiau kaip viena valanda anksčiau už numatytą išvykimo laiką”), węgierskim („hogy legfeljebb egy órával a menetrend szerinti indulás időpontja előtt induljanak”), maltańskim („li tħallihom jitolqu mhux aktar minn siegħa qabel il-ħin tat-tluq skedat”), niderlandzkim („die niet eerder dan één uur voor de geplande vertrektijd vertrekt”), polskim („umożliwiająca im wylot nie więcej niż godzinę przed planowym czasem odlotu”), portugalskim („que lhes permitisse partir até uma hora antes da hora programada de partida”), słowackim („ktoré im umožní odletieť maximálne hodinu pred plánovaným časom odletu”), słoweńskim („ki jim zagotavlja odhod največ eno uro pred odhodom po voznem redu in prihod”), fińskim („jonka mukaan hänen olisi lähdeittävä korkeintaan tuntia ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa”) i szwedzkim („så att de kan avresa högst en timme före den tidtabellsenliga avgångstiden”).

- 21 W tym kontekście należy przypomnieć, że sformułowania użytego w jednej z wersji językowych przepisu prawa Unii nie można traktować jako jedynej podstawy jego wykładni lub przyznawać mu w tym zakresie pierwszeństwa względem innych wersji językowych. Przepisy prawa Unii należy bowiem interpretować i stosować w sposób jednolity w świetle wersji sporządzonych we wszystkich językach urzędowych Unii. W przypadku rozbieżności pomiędzy różnymi wersjami językowymi tekstu prawa unijnego dany przepis należy interpretować z uwzględnieniem ogólnej systematyki i celu uregulowania, którego stanowi on część (zob. podobnie wyroki: z dnia 27 października 1977 r., Bouchereau, 30/77, EU:C:1977:172, pkt 14; z dnia 9 lipca 2020 r., Banca Transilvania, C-81/19, EU:C:2020:532, pkt 33; z dnia 30 czerwca 2022 r., Allianz Elementar Versicherung, C-652/20, EU:C:2022:514, pkt 36).
- 22 W tym względzie należy zauważyć, że jak wynika z motywów 1 i 12 rozporządzenia nr 261/2004, ma ono na celu wzmocnienie praw pasażerów lotniczych. Działanie Unii w dziedzinie transportu lotniczego ma bowiem na celu w szczególności zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów, w szczególności poprzez złagodzenie trudności i niedogodności spowodowanych odwołaniem lotów.
- 23 W tym kontekście z art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) tego rozporządzenia wynika, że na warunkach określonych w tym przepisie prawo do zryczałtowanego odszkodowania przysługuje pasażerom, którzy zostali poinformowani o odwołaniu ich lotu w terminie krótszym niż siedem dni przed planowym czasem odlotu i którym przewoźnik lotniczy nie jest w stanie zaproponować zmiany planu podróży poprzez lot, który rozpocznie się nie wcześniej niż godzinę przed planowym czasem odlotu i zakończy się w miejscu docelowym wcześniej niż dwie godziny po planowym czasie przylotu.
- 24 Przepis ten przewiduje zatem dwie kumulatywne przesłanki, a mianowicie zmianę planu podróży poprzez lot, który, po pierwsze, rozpocznie się nie wcześniej niż godzinę przed planowym czasem odlotu, a po drugie, zakończy się w miejscu docelowym wcześniej niż dwie godziny po planowym czasie przylotu. Tym samym zainteresowany pasażer nie ma prawa do odszkodowania tylko w przypadku, gdy te dwie przesłanki zostaną spełnione (zob. podobnie postanowienie z dnia 27 czerwca 2018 r., flightright, C-130/18, niepublikowane, EU:C:2018:496, pkt 17).
- 25 W tym względzie należy zauważyć, że wspomniany przepis daje obsługującemu przewoźnikowi lotniczemu pewien zakres swobody, aby bez konieczności wypłaty odszkodowania zaoferować pasażerowi odwołanego lotu zmianę planu podróży, której czas trwania będzie w skrajnym

przypadku dłuższy niż czas trwania odwołanego lotu. Jeżeli przewoźnik ten zdecyduje się na taką zmianę planu podróży, wspomniany przepis pozwala mu na przyspieszenie odlotu wspomnianego pasażera o godzinę i opóźnienie jego przylotu o mniej niż dwie godziny.

- 26 Ten zakres swobody różni się w zależności od momentu, w którym obsługujący przewoźnik lotniczy informuje pasażera o odwołaniu jego lotu. Jest on większy w sytuacji, o której mowa w art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (ii) tego rozporządzenia, a bardziej ograniczony w sytuacji określonej w ust. 1 lit. c) ppkt (iii) tego artykułu. W tym ostatnim z wskazanych przypadków obsługujący przewoźnik lotniczy musi zaoferować pasażerowi zmianę planu podróży, w przypadku której godziny lotu w możliwie najmniejszym stopniu będą się różnić od godzin pierwotnie planowanych.
- 27 Tymczasem rumuńska wersja językowa art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) tego rozporządzenia nie zapewnia, że godziny lotu w ramach zaproponowanego zmiany planu podróży będą się różnić się w możliwie najmniejszym stopniu od godzin pierwotnie planowanych. Owa wersja językowa, podobnie jak wersja bułgarska, pozwala bowiem w praktyce obsługującemu przewoźnikowi lotniczemu na przyspieszenie wedle własnego uznania i w sposób prawie nieograniczony godziny odlotu samolotu, co jest sprzeczne z celem rozporządzenia nr 261/2004 polegającym na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony pasażerów i może zagrażać bezpieczeństwu stosunków umownych, prowadząc do powstania bardzo wyraźnej nierównowagi na korzyść tego przewoźnika.
- 28 W związku z tym, mając na względzie powyższe rozważania, na zadane pytanie należy odpowiedzieć, że art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że w przypadku odwołania lotu zainteresowani pasażerowie mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego zgodnie z art. 7 tego rozporządzenia, chyba że zostali poinformowani o tym odwołaniu w okresie krótszym niż siedem dni przed planowym czasem odlotu i przewoźnik ten zaoferował 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.

W przedmiocie kosztów

- 29 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach.

Z powyższych względów Trybunał (ósma izba) orzeka, co następuje:

Artykuł 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91,

należy interpretować w ten sposób, że:

w przypadku odwołania lotu zainteresowani pasażerowie mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego zgodnie z art. 7 tego rozporządzenia, chyba że zostali poinformowani o tym odwołaniu w okresie krótszym niż siedem dni przed planowym

czasem odlotu i przewoźnik ten zaoferował 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.

Podpisy