Coletânea da Jurisprudência

DESPACHO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Oitava Secção)

6 de dezembro de 2018*

«Reenvio prejudicial — Artigo 99.º do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça — Transporte — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Direito a indemnização em caso de cancelamento de voo — Artigo 3.º, n.º 5 — Âmbito de aplicação — Artigo 2.º, alínea a) — Conceito de transportadora aérea — Empresa que ainda dispõe ainda de uma licença de exploração na data prevista para a realização de um voo — Questão que não suscita nenhuma dúvida razoável»

No processo C-292/18,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Amtsgericht Kassel (Tribunal de Primeira Instância de Kassel, Alemanha), por decisão de 23 de março de 2018, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 27 de abril de 2018, no processo

Petra Breyer,

Heiko Breyer

contra

Sundair GmbH,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Oitava Secção),

composto por F. Biltgen, presidente de secção, J. Malenovský (relator) e L. S. Rossi, juízes,

advogado-geral: Y. Bot,

secretário: A. Calot Escobar,

vista a decisão tomada, ouvido o advogado-geral, de decidir por despacho fundamentado, nos termos do artigo 99.º do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça,

proferiu o seguinte

Despacho

1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do artigo 2.º, alínea a), do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e do artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1).

* Língua do processo: alemão.

2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe Petra Breyer e Heiko Breyer à Sundair GmbH, a propósito da existência para esta última de uma obrigação de indemnização pelo cancelamento do seu voo.

Quadro jurídico

Regulamento n.º 261/2004

3 O artigo 2.º do Regulamento n.º 261/2004, sob a epígrafe «Definições», dispõe:

«Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

a) "Transportadora aérea", uma empresa de transporte aéreo titular de uma licença de exploração válida;

b) "Transportadora aérea operadora", uma transportadora aérea que opera ou pretende operar um voo ao abrigo de um contrato com um passageiro, ou em nome de uma pessoa coletiva ou singular que tenha contrato com esse passageiro;

c) "Transportadora comunitária", uma transportadora aérea titular de uma licença de exploração válida concedida por um Estado-Membro de acordo com o disposto no Regulamento (CEE) n.º 2407/92 do Conselho, de 23 de julho de 1992, relativo à concessão de licenças às transportadoras aéreas [(JO 1992, L 240, p. 1)];

[…]»

4 Nos termos do artigo 3.º, n.os 5 e 6, do Regulamento n.º 261/2004:

«5. O presente regulamento aplica-se a qualquer transportadora aérea operadora que forneça transporte a passageiros abrangidos pelos n.os 1 e 2. Sempre que uma transportadora aérea operadora, que não tem contrato com o passageiro, cumprir obrigações impostas pelo presente regulamento, será considerado como estando a fazê-lo em nome da pessoa que tem contrato com o passageiro.

6. O presente regulamento não afeta os direitos conferidos aos passageiros por força da Diretiva 90/314/CEE [do Conselho, de 13 de junho de 1990, relativa às viagens organizadas, férias organizadas e circuitos organizados (JO 1990, L 158, p. 59)]. […]»

5 O artigo 5.º, n.º 1, deste regulamento prevê:

«Em caso de cancelamento de um voo, os passageiros em causa têm direito a:

[…]

c) Receber da transportadora aérea operadora indemnização nos termos do artigo 7.º, salvo se:

[…]

iii) tiverem sido informados do cancelamento menos de sete dias antes da hora programada de partida e se lhes tiver sido oferecido reencaminhamento que lhes permitisse partir até uma hora antes da hora programada de partida e chegar ao destino final até duas horas depois da hora programada de chegada.»

6 Nos termos do artigo 7.º, n.º 1, do referido regulamento:

«Em caso de remissão para o presente artigo, os passageiros devem receber uma indemnização no valor de:

a) 250 euros para todos os voos até 1 500 quilómetros;

[…]

Na determinação da distância a considerar, deve tomar-se como base o último destino a que o passageiro chegará com atraso em relação à hora programada devido à recusa de embarque ou ao cancelamento.»

Diretiva 90/314

7 O artigo 5.º, n.º 1, da Diretiva 90/314 prevê:

«Os Estados-Membros tomarão as medidas necessárias para que o operador e/ou a agência que sejam partes no contrato sejam responsáveis perante o consumidor pela correta execução das obrigações decorrentes do contrato, quer essas obrigações devam ser executadas por eles próprios ou por outros prestadores de serviços, e isso sem prejuízo do direito de regresso do operador e/ou da agência contra esses outros prestadores de serviços.»

Litígio no processo principal e questão prejudicial

8 Em fevereiro de 2017, P. Breyer e H. Breyer reservaram uma viagem organizada na agência de viagens TUI Deutschland GmbH.

9 A documentação da reserva que lhes foi fornecida previa, em relação ao voo de ida, que a partida se realizaria a 9 de julho de 2017 às 6 h 00, de Kassel-Calden (Alemanha) com aterragem prevista em Palma de Maiorca (Espanha) às 8 h 30. Para o voo de regresso, apenas se referia que a aeronave devia partir a 16 de julho de 2017 às 10 h 20. O órgão jurisdicional de reenvio não indicou a hora prevista para a sua chegada. Segundo a referida documentação, os dois voos deveriam ser realizadas pela Sundair.

10 Ora, nas datas previstas para a realização destes dois voos, embora a Sundair já tivesse solicitado uma licença de exploração à Luftfahrtbundesamt (Autoridade Nacional de Controlo Aéreo, Alemanha), essa licença ainda não lhe tinha sido concedida. Só veio a sê-lo em 27 de setembro de 2017, ou seja, depois da data prevista para a realização do voo de regresso.

11 Cinco dias antes do início da viagem, P. Breyer e H. Breyer foram informados de que iriam ser transferidos para outro voo, realizado pela transportadora aérea Cobrex Trans. Este voo chegou ao destino final com um atraso de 13 horas e 30 minutos em relação à hora prevista antes da alteração da reserva. Foram igualmente informados da sua transferência, em relação ao voo de regresso, para um voo da companhia aérea Air Europa. Este voo partiu a 16 de julho de 2017 às 6 h 40, ou seja, 3 horas e 40 minutos antes da hora de partida inicialmente prevista.

12 Em consequência, P. Breyer e H. Breyer intentaram uma ação no Amtsgericht Kassel (Tribunal de Primeira Instância de Kassel, Alemanha) a fim de pedir à Sundair o pagamento, nos termos dos artigos 5.º e 7.º do Regulamento n.º 261/2004, de uma indemnização no montante de 500 euros cada, deduzindo o valor total de 190,40 euros que já lhes tinha sido pago.

13 Todavia, embora o artigo 2.º, alínea a), do Regulamento n.º 261/2004 defina o conceito de «transportadora aérea» como «uma empresa de transporte aéreo titular de uma licença de exploração válida», o órgão jurisdicional de reenvio tem dúvidas quanto à questão de saber se os artigos 5.º e 7.º deste regulamento são aplicáveis a uma empresa que, no momento da reserva do voo em causa, já tinha solicitado uma licença de exploração, mas só a obteve após a data prevista para esse voo. Com efeito, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta se, para realizar o objetivo prosseguido pelo referido regulamento, que é o de alcançar um elevado nível de proteção dos passageiros, o referido conceito não deverá ser interpretado no sentido de que também é aplicável a empresas que solicitaram uma licença de voo e que, seguidamente, ofereceram voos antes de esta lhes ter sido concedida.

14 Nestas condições, o Amtsgericht Kassel (Tribunal de Primeira Instância de Kassel) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

«Devem o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), o artigo 7.º, n.º 1, e o artigo 2.º, alínea a), do Regulamento […] n.º 261/2004 ser interpretados no sentido de que também são aplicáveis a uma transportadora aérea que, na data prevista para a realização de um voo, ainda não dispõe de uma licença de exploração na aceção do artigo 2.º, alínea a), do Regulamento […] n.º 261/2004, mas apresentou o respetivo pedido de licença de exploração antes da realização do voo, sendo que essa licença só lhe veio a ser posteriormente concedida (após a data prevista para a realização do voo)?»

Quanto à questão prejudicial

15 No processo principal, os passageiros cujos voos foram cancelados pedem, ao abrigo do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004, uma indemnização de um montante calculado em conformidade com o artigo 7.º do mesmo regulamento a uma empresa de transporte aéreo que, nas datas previstas para a realização desses voos, tinha solicitado uma licença de exploração que ainda não lhe tinha, contudo, sido concedida.

16 Nestas circunstâncias, a eventual existência de um direito à indemnização depende da resposta à questão prévia de saber se se pode considerar que uma empresa, como a que está em causa no processo principal, está abrangida pelo Regulamento n.º 261/2004, e nomeadamente pelo seu artigo 3.º, n.º 5, em conjugação com o artigo 2.º, alínea a), deste regulamento.

17 Assim, há que entender a questão submetida no sentido de que o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 3.º, n.º 5, do Regulamento n.º 261/2004, lido em conjugação com o artigo 2.º, alínea a), deste regulamento, deve ser interpretado no sentido de que uma empresa, como a que está em causa no processo principal, que solicitou uma licença de exploração que não lhe tinha, contudo, ainda sido concedida nas datas previstas para a realização dos voos projetados, é suscetível de estar abrangida pelo referido regulamento, e, em caso de resposta afirmativa, se os passageiros em causa têm direito a uma indemnização com base no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e no artigo 7.º, n.º 1, do mesmo regulamento.

18 Nos termos do artigo 99.º do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça, este pode a qualquer momento, mediante proposta do juiz-relator, ouvido o advogado-geral, decidir pronunciar-se por meio de despacho fundamentado, nomeadamente, quando a resposta a uma questão submetida a título prejudicial não suscite nenhuma dúvida razoável.

19 Sendo esse o caso no presente processo, há que aplicar esta disposição.

20 Antes de mais, importa recordar que o artigo 3.º do Regulamento n.º 261/2004, que determina o âmbito de aplicação do mesmo, dispõe, no seu n.º 5, que este regulamento se aplica a qualquer transportadora aérea operadora que forneça transporte a passageiros abrangidos pelos n.ºs 1 e 2 desse artigo.

21 A este respeito, há que salientar que o conceito de «transportadora aérea» é definido no artigo 2.º, alínea a), do Regulamento n.º 261/2004 como designando uma empresa de transporte aéreo titular de uma licença de exploração válida.

22 Por outro lado, num contexto mais amplo, o artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade (JO 2008, L 293, p. 3), que substituiu o Regulamento n.º 2407/92, para o qual o artigo 2.º, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004 remete, prevê nomeadamente que só estão autorizadas a efetuar o transporte aéreo de passageiros mediante remuneração e/ou em execução de um contrato de fretamento as empresas estabelecidas na União Europeia que sejam titulares de uma licença de exploração adequada.

23 Daqui resulta, sem margem para dúvidas, que uma empresa que ainda não seja titular de uma licença não está autorizada a efetuar nenhum voo.

24 Por conseguinte, não se pode considerar que uma empresa que, não obstante os requisitos estabelecidos no artigo 3.º, n.º 5, do Regulamento n.º 261/2004, lido em conjugação com o artigo 2.º, alínea a), deste regulamento, e considerando-se igualmente que não existe um acesso automático à licença de exploração, não dispunha dessa licença nas datas previstas de realização dos voos projetados está abrangida por essas disposições nem, por conseguinte, pelo referido regulamento no seu todo.

25 A não realização dos voos projetados pela referida empresa, em circunstâncias como as do processo principal, não pode, portanto, produzir os efeitos de uma anulação previstos no artigo 5.º, n.º 1, c), do Regulamento n.º 261/2004, lido em conjugação com o artigo 7.º, n.º 1, deste regulamento.

26 Tendo em conta as particularidades do processo principal, há que acrescentar que o facto de o artigo 3.º, n.º 5, do Regulamento n.º 261/2004, lido em conjugação com o artigo 2.º, alínea a), deste regulamento, constituir um obstáculo a que os passageiros interessados possam ser indemnizados com base no referido regulamento não impede que estes possam procurar obter uma indemnização a outros títulos, entre os quais, como prevê o artigo 3.º, n.º 6, do mesmo regulamento, a Diretiva 90/314, que dispõe, nomeadamente, no seu artigo 5.º, n.º 1, que os Estados-Membros tomarão as medidas necessárias para que o operador e/ou a agência que sejam partes no contrato sejam responsáveis perante o consumidor pela correta execução das obrigações decorrentes do contrato, quer essas obrigações devam ser executadas por eles próprios ou por outros prestadores de serviços, e isso sem prejuízo do direito de regresso do operador e/ou da agência contra esses outros prestadores de serviços.

27 Além disso, deve acrescentar-se que, atendendo ao elevado nível de proteção dos consumidores que deve ser assegurado nas políticas da União, a solução adotada nos n.os 24 e 25 do presente despacho não prejudica os direitos que consumidores, como os recorrentes no processo principal, possam retirar, face aos profissionais, de outros instrumentos do direito da União, como a Diretiva 2005/29/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2005, relativa às práticas comerciais desleais das empresas face aos consumidores no mercado interno e que altera a Diretiva 84/450/CEE do Conselho, as Diretivas 97/7/CE, 98/27/CE e 2002/65/CE e o Regulamento (CE) n.º 2006/2004 («diretiva relativa às práticas comerciais desleais») (JO 2005, L 149, p. 22).

28 Tendo em conta todas as considerações expostas, há que responder à questão submetida que o artigo 3.º, n.º 5, do Regulamento n.º 261/2004, lido em conjugação com o artigo 2.º, alínea a), deste regulamento, deve ser interpretado no sentido de que uma empresa, como a que está em causa no processo principal, que solicitou uma licença de exploração que não lhe tinha, contudo, ainda sido concedida nas datas previstas para a realização dos voos projetados, não é suscetível de estar abrangida pelo referido regulamento, pelo que os passageiros em causa não têm direito a uma indemnização com base no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e no artigo 7.º, n.º 1, do mesmo regulamento.

Quanto às despesas

29 Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional de reenvio, compete a este decidir quanto às despesas.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Oitava Secção) declara:

O artigo 3.º, n.º 5, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91, lido em conjugação com o artigo 2.º, alínea a), deste regulamento, deve ser interpretado no sentido de que uma empresa, como a que está em causa no processo principal, que solicitou uma licença de exploração que não lhe tinha, contudo, ainda sido concedida nas datas previstas para a realização dos voos projetados, não é suscetível de estar abrangida pelo referido regulamento, pelo que os passageiros em causa não têm direito a uma indemnização com base no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e no artigo 7.º, n.º 1, do mesmo regulamento.

Assinaturas