

Sprawa C-414/19

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

Data wpływu:

28 maja 2019 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Amtsgericht Erding (Niemcy)

Data wydania postanowienia o wystąpieniu z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym:

22 maja 2019 r.

Strona powodowa:

E. M.

M. S.

Strona pozwana:

Eurowings GmbH

Amtsgericht Erding (sąd rejonowy w Erding, Niemcy)

[...]

W sprawie

1) **E.M.**
– powódka –

2) **M.S.**
– powód –

[...]

przeciwko

Eurowings GmbH [...]

– stronie pozwanej –

[...]

w przedmiocie roszczenia

Amtsgericht Erding (sąd rejonowy w Erding) [...], po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 3 maja 2019 r., wydaje w dniu 22 maja 2019 r. następujące

postanowienie

I. Postępowanie zostaje zawieszono.

II. Do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej kieruje się zgodnie z art. 267 TFUE następujące pytanie prejudycjalne dotyczące wykładni prawa Unii:

Czy przy określaniu odległości w świetle art. 7 ust. 1 rozporządzenia (WE) 261/2004 w przypadku połączenia lotniczego składającego się z kilku odcinków należy uwzględnić również loty łączone poprzedzające, [Or. 2] na które nie miało wpływu zakłócenie, jakie wystąpiło na etapie kolejnego lotu łączonego?

Uzasadnienie:

I.

1. Strona powodowa posiadała jednolitą, potwierdzoną rezerwację na połączenie lotnicze strony pozwanej wykonywane w dniu 28 maja 2018 r. Połączenie to składało się z dwóch odcinków. Pierwszy lot EW171 z Cancún (CUN) do Kolonii-Bonn (CGN) miał zakończyć się w Kolonii-Bonn o godz. 17:35. Kolejny lot łączony EW 86 miał rozpocząć się w Kolonii-Bonn o godz. 18:50 i zakończyć w Monachium (MUC) o godz. 20:00.
2. Lotem EW 171 strona powodowa dotarła zgodnie z planem do Kolonii-Bonn. Lot EW 86 został jednak odwołany.
3. Odległość między Cancún a Monachium wynosi 8 912,13 km. Odległość między Kolonią-Bonn a Monachium wynosi 455,99 km.
4. Strona pozwana wypłaciła stronie powodowej odszkodowanie w wysokości 250,00 EUR na osobę zgodnie z art. 5 i art. 7 rozporządzenia (WE) nr 261/2004. Strona powodowa żąda wypłaty kolejnych 350,00 EUR na osobę.

II.

5. Strona pozwana określiła wysokość odszkodowania w odniesieniu do odwołanego odcinka lotu z Kolonii-Bonn do Monachium. Strona powodowa jest zdania, że należy uwzględnić lot z Cancún do Kolonii-Bonn, który nie został odwołany.

6. Według sądu odsyłającego problem sprowadza się więc do pytania o to, od którego miejsca odlotu określa się odległość zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 261/2004.
7. W myśl art. 7 ust. 1 rozporządzenia 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. Do odległości wlicza się zatem kolejne loty łączone również wtedy, kiedy same nie zostały one odwołane, lecz np. pasażer nie mógł ich odbyć z powodu odwołania lotu łączonego poprzedzającego. Rozporządzenie nie zawiera jednak porównywalnego przepisu dotyczącego pierwszego miejsca odlotu i lotów łączonych poprzedzających. **[Or. 3]**
8. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej nie wyjaśnił dotychczas tej kwestii.
9. W wyroku C-559/16 ósma izba Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej orzekła, że pojęcie „odległości” obejmuje, w przypadku połączeń lotniczych obejmujących loty łączone, wyłącznie odległość między pierwszym miejscem odlotu a miejscem docelowym, bez względu na rzeczywiście przebytą trasę. Punkt wyjścia był wówczas jednak inny niż w niniejszej sprawie. W przypadku wydanego wtedy wyroku już pierwszy z dwóch lotów był opóźniony. Zakłócenie miało więc wpływ na oba odcinki. Zgodnie z pytaniem prejudycjalnym należało zatem rozstrzygnąć, czy decydująca jest bezpośrednia odległość między pierwszym miejscem odlotu a miejscem docelowym. Nie wyjaśniono jednak, które miejsce odlotu należy wziąć pod uwagę. Wyrok uzasadniono przede wszystkim zasadą równego traktowania i powstającymi zwykle w takim przypadku niedogodnościami.
10. W wyroku C-537/17 ósma izba orzekła, że operację transportową należy uznać za „lot” w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia również w sytuacji, kiedy ma miejsce międzylądowanie ze zmianą statku powietrznego. Jednocześnie z uzasadnienia wyroku wynika, że również taka operacja transportowa może składać się z kilku lotów. Ani wyrok, ani wnioski o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Landgericht Berlin (sąd okręgowy w Berlinie, Niemcy) nie dotyczą wysokości odszkodowania. Landgericht Berlin (sąd okręgowy w Berlinie) wniósł wyraźnie o wykładnię art. 3 ust. 1 rozporządzenia, który odnosi się do zakresu zastosowania.
11. Istnieją w związku z tym wydane w innych okolicznościach faktycznych wyroki Trybunału, z których wynika, że nie bierze się pod uwagę międzylądowań lub przesiadek na inny lot. W obu wyrokach podkreśla się, że strata czasu i związane z nią niedogodności uzasadniają prawo do odszkodowania. Jest to zgodne z utrwalonym orzecnictwem Trybunału (np. [...] [wyrok z dnia 23 października 2012 r., Nelson i.in., C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657]). W przypadku istotnie odmiennego stanu faktycznego należy to ocenić odrębnie. Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym Amtsgericht Düsseldorf (sądu rejonowego w Düsseldorfie, Niemcy), C-368/17, który obejmował m.in. niniejsze

pytanie, został wykreślony z rejestru, podobnie jak wniosek Landgericht Hamburg (sądu rejonowego w Hamburgu, Niemcy) (C-557/18).

III.

12. Sądy krajowe odpowiadają na postawione pytanie prawne w różny sposób.
13. [Przedstawienie orzecznictwa krajowego] [...] **[Or. 4]** [...]
14. Panuje zgoda co do tego, że należy brać pod uwagę miejsce docelowe pasażera. Wyraźnie przewidziano to w art. 7 ust. 1 rozporządzenia. W art. 7 nie uregulowano jednak, jakie miejsce odlotu podlega uwzględnieniu. Sądy krajowe w podanych orzeczeniach biorą zwykle pod uwagę – zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału – powstające niedogodności oraz zasady równego traktowania.

IV.

15. Według sądu odsyłającego względy równego traktowania i odpowiedniej rekompensaty za niedogodności przemawiają przeciwko temu, by do odległości zakłóconego lotu doliczać odległość lotów wykonanych bez zakłóceń.
16. Niedogodności związane z odwołanym lotem polegają co do zasady na tym, że trzeba zorganizować alternatywny lot, a pasażer traci w związku z tym czas i musi zmienić plan podróży. Niedogodności te okazują się zwykle większe, jeżeli do pokonania pozostaje większa odległość. W przypadku krótszych tras europejskich można co do zasady skorzystać z większej liczby połączeń, również z użyciem innych środków transportu. Transport zastępczy można wówczas zorganizować mniejszym nakładem, dysponując większą „swobodą” ([...] [wyrok z dnia 23 października 2012 r., Nelson i.in., C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, pkt 35]). Zgodnie z powyższymi wymogami wobec transportu zastępczego **[Or. 5]** pozwalającego na zmniejszenie prawa do odszkodowania zgodnie z art. 7 ust. 2 są surowsze, jeżeli odległość jest mniejsza. Różnica ta ma zastosowanie raczej w wypadku odwołanych lotów niż przy opóźnieniach. Skoro odwołanie – obok odmowy przyjęcia na pokład – stanowi jednak pierwotny przypadek zastosowania rozporządzenia, wydaje się słuszne, aby przy wykładni założyć najpierw odwołanie lotu.
17. Ponieważ rozporządzenie stanowi ogólną regulację przewidującą wypłatę ryczałtowego odszkodowania, konieczna jest wykładnia zapewniająca równe traktowanie, które nie ogranicza się do niniejszego przypadku. W świetle art. 7 rozporządzenia słuszne jest uwzględnienie przy tym skutków występujących w miejscu docelowym [...]. Oznacza to, że pasażerowie odwołanego lotu, którzy aż do dotarcia do tego samego miejsca docelowego wskutek tego samego zakłócenia doświadczają tych samych niedogodności, otrzymują odszkodowanie w tej samej wysokości. Sądowi odsyłającemu nie wydaje się uzasadnione, aby z powodu

odwołania lotu EW 86 przyznać stronie powodowej wyższe odszkodowanie niż innym pasażerom tego lotu zmierzającym do tego samego miejsca docelowego. Różnicowanie między pasażerami, którzy zarezerwowali połączenie bezpośrednie, a pasażerami, którzy zarezerwowali połączenie z przesiadką, można natomiast uzasadnić zwykle odmiennymi niedogodnościami.

18. W porównaniu z pasażerami, którzy już z powodu zakłócenia na pierwszym odcinku lotu nie mogą odbyć zgodnie z planem drugiego z nich, należy jeszcze wziąć pod uwagę, że również przy często spotykanym przewozie wykonywanym przez różnych przewoźników zakłócenie na całej trasie można wówczas przypisać jednemu z nich. W związku z tym art. 7 przewiduje, że przy określaniu odległości uwzględnia się loty do miejsc docelowych, do których pasażer nie może dotrzeć zgodnie z planem „na skutek” odwołania lotu. W niniejszym przypadku zakłócenia nie można przypisać pierwszemu odcinkowi lotu, który nie ograniczył w żaden sposób swobody pasażera. Wyważenie interesów między pasażerami a przewoźnikami, o którym mowa w rozporządzeniu ([...] [wyrok z dnia 23 października 2012 r., Nelson i.in., C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, pkt 39, 76 i nast.]), wymaga, aby nie uwzględniać wykonanego zgodnie z planem lotu łączonego poprzedzającego.

[...]

[...] **[Or. 6]**

DOKUMENT ROZWIĄZANY