

Sprawa C-345/19**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym****Data wpływu:**

16 kwietnia 2019 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Amtsgericht Düsseldorf (Niemcy)

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

6 grudnia 2018 r.

Strona powodowa

EUflight.de GmbH

Strona pozwana:

Eurowings GmbH

[...]

Amtsgericht Düsseldorf**Postanowienie**

w sprawie

EUflight.de GmbH przeciwko Eurowings GmbH

I.

Trybunałowi Sprawiedliwości Unii Europejskiej przedkłada się na podstawie art. 267 TFUE następujące pytani[a] dotyczące wykładni prawa:

„Czy uregulowania zawarte w art. 4, 5, 6 i 7 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że pasażerowie, którzy są przewożeni do miejsca docelowego zarezerwowanym lotem o ponad godzinę przed planowym

odlotem, otrzymują odszkodowanie w wyniku odpowiedniego stosowania art. 7 tegoż rozporządzenia?

Czy odszkodowanie to może zostać obniżone zgodnie z art. 7 ust. 2 w zależności od długości lotu, jeżeli moment przylotu nastąpi przed upływem wskazanego w tym przepisie okresu opóźnienia, a nawet przed planowym czasem przylotu?

Czy możliwość obniżenia odszkodowania jest wykluczona, jeżeli czas odlotu wyprzedza planowy czas odlotu o wielkości graniczne opóźnienia przewidziane w art. 7 ust. 2 (czyli o więcej niż dwie, trzy lub cztery godziny)?

II.

Powódka żąda zapłaty odszkodowania w każdorazowej wysokości wynoszącej 250,00 EUR zgodnie z art. 7 ust. 1 lit. a) 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 (zwanego dalej „rozporządzeniem w sprawie praw pasażerów”) – dochodząc praw przeniesionych na nią przez dwóch cedentów. **[Or. 2]**

Pozwana jest niemieckim przewoźnikiem lotniczym. Cedenci zarezerwowali u pozwanej lot z Monachium do Paryża, lot nr EW1926, który miał planowo wystartować w dniu 1 stycznia 2018 r. w Monachium o godzinie 17.20 i wylądować w Paryżu o godzinie 18.45.

Wskazany lot został odwołany, a cedenci zostali przewiezieni lotem zastępczym LH2234, który wystartował w Monachium w dniu 1 stycznia 2018 r. o godzinie 15.54 i wylądował tego samego dnia w Paryżu o godzinie 17.20. Tym samym cedenci dotarli do miejsca docelowego 1 godzinę 25 minut przed planowym czasem przylotu, jednakże ich lot wystartował również o 1 godzinę 26 minut wcześniej, niż było to planowane.

III.

Na wstępie pojawia się zagadnienie, czy taki wcześniejszy lot jest objęty zakresem stosowania art. 7, a następnie kwestia, czy ewentualnie stwierdzona analogia rozciąga się we wskazanym przypadku na cały artykuł – więc również na możliwość zaliczenia z ust. 2.

1.

Należy zadać sobie pytanie, czy „przedwczesność” ostatecznie rzeczywiście wykonanego lotu w ogóle uzasadnia przyznanie świadczenia odszkodowawczego, jeżeli przekracza jedną godzinę, ale nie przekracza trzech godzin.

Dla odpowiedniego stosowania art. 7 w odniesieniu do opóźnienia istotne było – zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (wyrok z dnia 19.11.2009 r., *Sturgeon i in.*, C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716 [zwany dalej „wyrokiem w sprawie *Sturgeon*”]) – porównanie sytuacji pasażerów lotów odwołanych i opóźnionych (pkt 50). Uzasadnieniem dla odszkodowania jest okoliczność, że szkoda polegająca na stracie czasu może zostać złagodzona jedynie poprzez odszkodowanie (pkt 52-54). W wyroku tym stwierdzono, że osoby, których to dotyczy, znajdują się w sytuacjach porównywalnych w odniesieniu do szkody w postaci straty czasu (pkt 54).

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej ustala w pkt 57 miarodajną stratę czasu na podstawie uregulowania zawartego w art. 5 ust. 1 lit. c) pkt iii). Trybunał ustala w tym względzie sumę przy pomocy okna czasowego, podczas którego powinien zostać przeprowadzony przewóz zastępczy, aby w przypadku odwołania lotu uniknąć odszkodowania. Trybunał nawiązuje przy tym wprost do „czasu trwania”. Zaraz po tym w pkt 58 przywołuje się znowu wyraźnie postulat równego traktowania. W pkt 61 opisuje się zaś stratę czasu wyłącznie jako opóźnienie wynoszące co najmniej trzy godziny. W pkt 62 Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej znajduje wskazówkę dla różnicowania pomiędzy zwykłym opóźnieniem od 2 godzin zgodnie z art. 6 i „dużym” opóźnieniem wskazanym w motywie [Or. 3] 15 – przez co Trybunał stara się uzasadnić istnienie – niezbędnej dla stosowania analogii – niezamierzonej luki w uregulowaniu z art. 6 w odniesieniu do dużych opóźnień.

Poprzez wyrok w sprawie *Sturgeon* nie stworzono pełnej równości pomiędzy pasażerami lotów odwołanych oraz lotów opóźnionych, gdyż ostatecznie zgodnie z aktualnym orzecznictwem Trybunału pasażerowie, którzy doznali opóźnienia przekraczającego dwie godziny, ale nieprzekraczającego trzech godzin, mimo takiej samej straty czasu jak w przypadku odwołania – nie otrzymują odszkodowania. Zagadnienie obniżenia odszkodowania pojawia się w związku z tym również jedynie w przypadku lotów długodystansowych (pkt 63).

Sporo przemawia więc najpierw za tym, że jedynie opóźnienie, a nie wcześniejsze wykonanie danego lotu, uzasadnia przyznanie odszkodowania.

Ponadto Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w postanowieniu z dnia 27 czerwca 2018 r., *flightright*, C-130/18, EU:C:2018:496, pkt 21, 22, stwierdza różnicę pomiędzy odwołaniem a opóźnieniem lotu, która uzasadnia przyznanie odszkodowania w przypadku odwołania już od dwóch godzin (choć obniżonego), ale w przypadku lotów opóźnionych dopiero od trzech godzin.

Jednakże moim zdaniem powyższe argumenty nie stoją bezwzględnie na przeszkodzie przyznaniu odszkodowania w przypadku wcześniejszego odlotu (i wtedy także w przypadku przylotu z opóźnieniem poniżej trzech godzin).

„Przedwczesność” może bowiem jak najbardziej powodować stratę w czasie, którą należy wyrównać przez świadczenie pieniężne. Podobnie też przybycie

ponad godzinę przed planowym czasem nie stoi na przeszkodzie przyznaniu odszkodowania z uwagi na odwołanie lotu. Okoliczność nawiązania przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w wyroku w sprawie Sturgeon do straty czasu w odniesieniu do „czasu trwania“ lotu (czy też chodzi o czas oczekiwania?) wydaje się być podejściem niekonsekwentnym i trochę niejasnym, gdyż pasażerowie lotów odwołanych otrzymują już wtedy odszkodowanie, gdy w ogóle nie stracili czasu, gdyż lot zastępczy, z którego skorzystali, trwał tyle samo co lot odwołany.

Dlatego też w rzeczywistości szkoda nie polega na stracie czasu, lecz na utracie możliwości (w ramach okna czasowego od godziny przed planowym przylociem do dwóch godzin po planowym przylocie) dysponowania swoim czasem, tak jak było to pierwotnie zaplanowane. Zatem art. 5 ust. 1 lit. c) pkt iii) chroni widocznie nie tylko czas po planowym przylocie, lecz także czas przed planowym odlotem. W tym zakresie [Or. 4] pasażer (lub jego swoboda dysponowania czasem) jest nawet (a mianowicie o jedną godzinę) silniej chroniony.

Wymuszony wcześniejszy odlot tym samym lotem nie jest w ogóle uregulowany w rozporządzeniu. Niezamierzonej łuce, a zatem możliwej analogii, nie stoją na przeszkodzie jednoznaczne uregulowania dotyczące opóźnień przekraczających dwie godziny zawarte w art. 6. Występuje podstawa faktyczna dla analogii w postaci koniecznej, porównywalnej sytuacji pasażerów. W związku z tym można z przekonaniem prezentować pogląd, że pasażerom, którzy tym samym lotem są przewożeni godzinę przed czasem odlotu, przysługuje prawo do odszkodowania z art. 7 stosowanego w drodze analogii.

2.

Ewentualna analogia musi w moim przekonaniu prowadzić w każdym razie do stosowania całego art. 7. Następnie pojawia się jednak zagadnienie, czy wcześniejszy przewóz jest zmianą planu podróży w rozumieniu art. 8, do którego się odsyła.

W art. 8 ust. 1 lit. b) przewiduje się przewóz zastępczy na porównywalnych warunkach i „w najwcześniejszym możliwym terminie”. Ma się tu jednak prawdopodobnie na myśli najwcześniejszy możliwy przewóz pasażera po pierwotnie planowanym odlocie.

Zgodnie z samym brzmieniem rozporządzenia uregulowane są wyłącznie przypadki opóźnienia; przypadek wcześniejszego przylotu do miejsca docelowego niż było to zaplanowane, nie jest w rozporządzeniu uregulowany. W kontekście motywów leżących u podstaw rozporządzenia należy przyjąć, że jako najwcześniejszy możliwy termin w rozumieniu art. 8 ust. 1 lit. b) należy rozumieć w każdym razie termin leżący po pierwotnym czasie odlotu. I tak w motywie 13 rozporządzenia jest mowa o tym, że pasażerowie w czasie oczekiwania na późniejszy lot powinni zostać otoczeni należyłą opieką. W motywie 18 jest również mowa o opiece nad pasażerami czekającymi na późniejszy lot.

Przemawia za tym również okoliczność, że rozporządzenie ma minimalizować trudności i niedogodności dla pasażerów wynikające z odwołania ich lotów. Dlatego też należy nakłaniać przewoźników do informowania pasażerów o odwołaniu we właściwym czasie w rozumieniu art. 5 ust. 1 lit. c) przed planowym czasem odlotu i oferowania zmienionego planu podróży, do którego pasażerowie mogą się [Or. 5] odpowiednio dostosować. Przy czym wymagania stawiane wobec zmienionego planu podróży, są – co jest zrozumiałe – odwrotnie proporcjonalne do wyprzedzenia, z jakim pasażerowie dowiedzieli się o odwołaniu lotu. Ratio legis rozporządzenia powinno przy tym odpowiadać jedynie takie rozumienie art. 7 ust. 2 lit. a), iż redukcja roszczenia odszkodowawczego jest wykluczona, jeżeli nie zostały dochowane granice tego czego można oczekiwać od pasażera, tak jak owe granice zostały zdefiniowane w art. 5 ust. 1 lit. c) – i w związku z tym pasażer musiałby rozpocząć przewóz zastępczy ponad godzinę przed planowym odlotem.

Jeżeli jednak z okoliczności, iż we wszystkich wersjach językowych występuje wyrażenie „może“ („may, „podrà“ itp.), wysnuto by wniosek, że jest to decyzja oparta na zasadach słuszności, redukcja odszkodowania w przypadku przyśpieszenia odlotu z wcześniejszym przylotem o co najmniej trzy godziny byłaby raczej sprzeczna z zasadami słuszności. W przypadku nieprzekroczenia tej granicy – jednakże nie.

IV.

Sprawa zostaje zawieszona do czasu wydania przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej prawomocnego orzeczenia.

[...] [miejsowość, data]

[...] [Nazwisko sędziego, który wydał powyższe postanowienie]