

Wersja zanonimizowana

Tłumaczenie

C-54/23-1

Sprawa C-54/23

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

Data wpływu:

3 lutego 2023 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Bundesgerichtshof (Niemcy)

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

10 stycznia 2023 r.

Strona skarżąca:

WY

Strona pozwana:

Ludamotion GmbH

Ryanair DAC

BUNDESGERICHTSHOF (federalny trybunał sprawiedliwości, Niemcy)

POSTANOWIENIE

[OMISSIS]

[OMISSIS]:
10 stycznia 2023 r.
[OMISSIS]

w sprawie

WY, [OMISSIS] Düsseldorf,

strona skarżąca i strona wnosząca skargę rewizyjną,

[OMISSIS]

przeciwko

1. Laudamotion GmbH, [OMISSIS] Schwechat (Austria),

strona pozwana i druga strona postępowania rewizyjnego,

2. Ryanair DAC, [OMISSIS] Dublin (Irlandia),

strona pozwana

[OMISSIS]

X izba cywilna Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości) na rozprawie w dniu 10 stycznia 2023 r. [OMISSIS]

postanowiła:

Postępowanie zostaje zawieszono.

Trybunałowi Sprawiedliwości Unii Europejskiej zostaj[ą] przedłożone na podstawie art. 267 TFUE następujące pytani[a] dotyczące wykładni 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. UE L 46 s. 1 i nast.):

1. Czy roszczenie o odszkodowanie z tytułu co najmniej trzygodzinnego opóźnienia lotu zgodnie z art. 5, 6 i 7 rozporządzenia jest zasadniczo wykluczone, jeżeli w przypadku grożącego dużego opóźnienia pasażer skorzysta z zarezerwowanego przez siebie lotu zastępczego i w ten sposób dotrze do miejsca docelowego z opóźnieniem mniejszym niż trzy godziny, czy też roszczenie o odszkodowanie w tej konstelacji jest w każdym razie możliwe, jeżeli już przed godziną, o której pasażer powinien najpóźniej stawić się na odprawę pasażerów, istnieją wystarczająco solidne przesłanki ku temu, że dotarcie do miejsca docelowego nastąpi z co najmniej trzygodzinnym opóźnieniem?
2. W przypadku, gdy na pytanie 1 należy odpowiedzieć w tym drugim znaczeniu: Czy prawo do odszkodowania z tytułu opóźnienia lotu o co najmniej trzy godziny na podstawie art. 5, 6 i 7 rozporządzenia w wyżej wymienionej konstelacji zakłada, że pasażer zgodnie z art. 3 ust. 2 lit. a) rozporządzenia stawi się na czas na odprawę pasażerów?

Uzasadnienie:

- 1 Skarżący dochodzi od pozwanej z pkt 1 odszkodowania na podstawie rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia

2

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. UE L 46 s. 1; zwane dalej: rozporządzeniem nr 261/2004).

2 Skarżący zarezerwował u pozwanej z pkt 2 lot z Düsseldorfu do Palma de Mallorca i z powrotem. Pozwana z pkt 1 była obsługującym przewoźnikiem lotniczym. Przewidzianym terminem pierwszego lotu był dzień 31 października 2019 r. Wylot był opóźniony o sześć godzin. Pozwane nie zaproponowały skarżącemu wcześniejszego lotu zastępczego. Z uwagi na umówione spotkanie w miejscu docelowym skarżący samodzielnie zarezerwował lot zastępczy i dotarł do Palmy z opóźnieniem mniejszym niż trzy godziny.

3 Skarżący twierdził, że stawił się na czas na odprawę i został tam poinformowany o opóźnieniu przez pozwaną z pkt 1.

4 Skarżący wystąpił przeciwko pozwanej z pkt 1 z roszczeniem o odszkodowanie w wysokości 250 EUR, a także o zwrot przedsądowych kosztów adwokackich oraz przeciwko pozwanej z pkt 2 w drodze skargi rozstrzyganej sukcesywnie o udzielenie informacji o wysokości nie skonsumowanych podatków i zapłatę kwoty wynikającej z tej informacji. Amtsgericht (sąd rejonowy) wyrokiem częściowym nakazał pozwanej z pkt 2 udzielenie informacji i oddalił powództwo skierowane przeciwko pozwanej z pkt 1.

5 Berufungsgericht (sąd apelacyjny) oddalił apelację skarżącego, skierowaną przeciwko częściowemu oddaleniu powództwa. W dopuszczonej przez sąd apelacyjny skardze rewizyjnej skarżący dalej dochodzi roszczenia z pierwszej instancji wobec pozwanej z pkt 1. Ta ostatnia broni się przeciwko temu środkowi prawnemu.

6 II. Sąd apelacyjny uznał, że pozwana z pkt 1 nie była zobowiązana do wypłaty odszkodowania zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004, mimo że obsługiwany przez nią lot miał ponad trzygodzinne opóźnienie przylotu. Wynikało to z faktu, że skarżący nie skorzystał z tego lotu i dotarł do miejsca docelowego z niespełną trzygodzinnym opóźnieniem. Bez znaczenia był fakt, że skarżący sam uzyskał lot zastępczy. Skarżący nie był też w gorszej sytuacji niż gdyby skorzystał z lotu obsługiwanego przez pozwaną z pkt 1. Zgodnie z warunkami § 280 ust. 1, § 281 ust. 1 i 3 oraz § 281 niemieckiego kodeksu cywilnego (BGB) mógł dochodzić roszczenia o zwrot kosztów za zarezerwowany przez siebie przewóz zastępczy.

7 III. Rozstrzygnięcie skargi rewizyjnej zależy od wykładni art. 3 ust. 2, art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004.

8 1. Zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej pasażerowi przysługuje prawo do odszkodowania przewidziane w art. 5 ust. 1 lit. c) w związku z art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 w przypadku, gdy

w chwili dotarcia do miejsca docelowego ponosi on stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny (zob. wyroki: z dnia 19 listopada 2009 r., C-402/07 i C-432/07, [OMISSIS] pkt 61, 69 – Sturgeon; z dnia 23 października 2012 r., C-581/10 i C-629/10, [OMISSIS] pkt 37 – Nelson oraz postanowienie Trybunału z dnia 12 listopada 2020 r., C-367/20, [OMISSIS], pkt 27 – KLM).

- 9 2. Z tego punktu widzenia wiele przemawia za tym, że odszkodowanie nie jest należne, jeżeli pasażer korzysta z zarezerwowanego przez siebie lotu zastępczego w przypadku grożącego mu dużego opóźnienia i w ten sposób dociera do miejsca docelowego z opóźnieniem mniejszym niż trzy godziny.
- 10 a) Zgodnie z orzecznictwem Trybunału pasażerowie dochodzący odszkodowania za duże opóźnienie nie są co do zasady zobowiązani do udowodnienia za pomocą karty pokładowej swojej obecności przy odprawie na ten lot, chyba że zostanie wykazane, że pasażerowie ci nie zostali przewiezieni przy pomocy opóźnionego lotu ([postanowienie] Trybunału z dnia 24 października 2019 r., C-756/18, [OMISSIS] pkt 33 i nast. – easyJet).
- 11 Wynika to prawdopodobnie z założenia, że roszczenie o odszkodowanie z powodu dużych opóźnień przysługuje co do zasady tylko tym pasażerom, którzy skorzystali z danego lotu i rzeczywiście dotarli do miejsca docelowego z co najmniej trzygodzinnym opóźnieniem.
- 12 b) Założenie to jest zgodne z podstawowymi względami, z których Trybunał wywodzi obowiązek wypłaty odszkodowania, który nie jest wyraźnie przewidziany w rozporządzeniu, w przypadku dużego opóźnienia przylotu.
- 13 Trybunał oparł ten skutek prawny w szczególności na zasadzie równego traktowania, zgodnie z którą porównywalne sytuacje nie są traktowane odmiennie, a odmiennie sytuacje nie są traktowane jednakowo, chyba że takie traktowanie jest obiektywnie uzasadnione. Trybunał uważa w tym względzie za decydujący fakt, że pasażerowie lotów z dużym opóźnieniem oraz pasażerowie odwołanych lotów znajdują się w porównywalnej sytuacji w odniesieniu do odszkodowania przewidzianego w rozporządzeniu nr 261/2004, ponieważ muszą znosić podobne niedogodności, a mianowicie stratę czasu o co najmniej trzy godziny w stosunku do pierwotnego planowania ich lotu (wyroki Trybunału: z dnia 19 listopada 2009 r., C-402/07 i C-432/07, [OMISSIS] pkt 50 i nast. – Sturgeon, i z dnia 23 października 2012 roku – C-581/10 i C-629/10 [OMISSIS] – Nelson).
- 14 Stan faktyczny sprawy, który wymaga równego traktowania, zakłada co do zasady, że zainteresowani pasażerowie rzeczywiście dotarli do miejsca docelowego z co najmniej trzygodzinnym opóźnieniem. Można by z tego wywnioskować, że dla potwierdzenia roszczenia odszkodowawczego nie jest wystarczająca sytuacja, w której pasażer przy hipotetycznym przebiegu przyczynowo-skutkowym musiałby zaakceptować takie opóźnienie.

- 15 c) Przy takiej sytuacji wyjściowej fakt, że przewoźnik lotniczy nie dopełnił obowiązku zaoferowania lotu zastępczego, dzięki któremu można było uniknąć opóźnienia, nie powinien sam w sobie prowadzić do innej oceny.
- 16 aa) Jednakże zgodnie z orzecznictwem Trybunału jednym z odpowiednich działań przewoźnika lotniczego w przypadku opóźnienia lub odwołania lotu jest zapewnienie pasażerowi przewozu za pomocą lotu bezpośredniego lub łączonego obsługiwane przez tego przewoźnika lub przez innego przewoźnika lotniczego, przylatującego do miejsca docelowego wcześniej, niż umożliwia to następny lot danego przewoźnika lotniczego, chyba że dokonanie takiej zmiany planu podróży stanowiłoby dla tego przewoźnika lotniczego poświęcenie, jakiego nie można od niego wymagać, mając na uwadze możliwości jego przedsiębiorstwa w danym momencie (wyrok Trybunału z dnia 11 czerwca 2020 r. - C-74/19 [OMISSIS], pkt 61 – LE/TAP; wyrok BGH z dnia 6 kwietnia 2021 r. -XZR 11/20, [OMISSIS] pkt 41).
- 17 Jednakże naruszenie tego obowiązku nie stanowi samo w sobie podstawy do żądania odszkodowania na podstawie art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004. Służy ono wprawdzie w miarę możliwości uniknięciu odwołania lub opóźnienia lotu. Jednak zgodnie z rozporządzeniem roszczenie odszkodowawcze przysługuje tylko w przypadku straty czasu wynoszącej co najmniej trzy godziny.
- 18 bb) Z zasady równego traktowania nie można w takich sytuacjach wywodzić roszczenia o odszkodowanie z samego faktu, że naruszenie obowiązku zmiany rezerwacji na inny lot może również prowadzić do niedogodności dla pasażerów.
- 19 W rozporządzeniu nie jest przewidziane odszkodowanie na podstawie art. 7 ust. 1 za każdy rodzaj niedogodności, a jedynie w konstelacji charakteryzującej się stratą czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny. Zasada ta nie może być przenoszona za pomocą zasady równego traktowania na konstelacje, w których taka strata czasu nie nastąpiła.
- 20 W związku z tym Trybunał orzekł, że zmiana rezerwacji (pierwszego) lotu składającego się na przewóz powoduje wprawdzie niedogodność dla danego pasażera, jednak takiej niedogodności nie można uznać za „poważną” w rozumieniu tego rozporządzenia, w sytuacji, gdy ten pasażer dociera do miejsca docelowego zarezerwowanym drugim lotem składającym się na przewóz z opóźnieniem mniejszym niż trzy godziny (wyrok Trybunału z dnia 30 kwietnia 2020 r., C-191/19, [OMISSIS], pkt 32 – Air Nostrum).
- 21 3. Jednakże inna ocena mogłaby być konieczna przynajmniej w przypadku konstelacji, w których już przed godziną, o której pasażer powinien najpóźniej stawić się na odprawę, istnieją wystarczająco solidne przesłanki ku temu, że dotarcie do miejsca docelowego nastąpi z co najmniej trzygodzinnym opóźnieniem.

- 22 W przypadku odwołania lotu pasażer ma prawo do odszkodowania zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 już wtedy, kiedy nie może mu być zaoferowana zmiana planu podróży ze stratą czasu mniejszą niż trzy godziny.
- 23 Jeżeli te wymogi są spełnione, to w zasadzie nie ma znaczenia, czy pasażer rzeczywiście rozpoczyna zaplanowaną podróż i kiedy dociera do miejsca docelowego. W tej konstelacji pasażer nie ma też obowiązku przybycia na czas na odprawę. Jeśli jest pewne, że lot jest odwołany, to taki wymóg i tak byłby bezcelowy.
- 24 Jak już wyjaśniła izba w innym kontekście (BGH, postanowienie z dnia 3 maja 2022 r. – X ZR 122/21, pkt 16), sytuacja porównywalna z tą mogłaby zaistnieć, gdyby przed godziną, o której pasażer powinien najpóźniej stawić się na odprawę, istniały już wystarczająco solidne przesłanki ku temu, że lot może zostać wykonany jedynie z opóźnieniem przekraczającym trzy godziny w miejscu docelowym. W tej sytuacji wymóg, aby mimo wszystko przybyć na czas na odprawę, może być bezcelowy, podobnie jak w przypadku odwołania [lotu].
- 25 Można by z tego wnioskować, że roszczenie o odszkodowanie w tej konstelacji, podobnie jak w przypadku odwołania [lotu], nie zależy od tego, czy pasażer rozpoczął planowaną podróż i kiedy dotarł do miejsca docelowego.
- 26 4. W spornej sprawie skarga rewizyjna skarżącego okazałaby się niezasadna w takim zakresie, w jakim roszczenie odszkodowawcze jest zasadniczo wykluczone, jeżeli pasażer dotarł do miejsca docelowego z opóźnieniem mniejszym niż trzy godziny.
- 27 5. Jeżeli natomiast możliwe byłoby dochodzenie roszczenia, o ile już przed godziną, o której pasażer powinien najpóźniej stawić się na odprawę, istnieją wystarczająco solidne przesłanki ku temu, że dotarcie do miejsca docelowego nastąpi z co najmniej trzygodzinnym opóźnieniem, powstaje dalsze pytanie, czy roszczenie o odszkodowanie w tej konstelacji zakłada, że pasażer mimo wszystko stawia się na czas na odprawę, aby dać przewoźnikowi lotniczemu możliwość zmiany rezerwacji.
- 28 Izba skierowała już to pytanie do Trybunału w innej sprawie z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym. Przyjmując powyższe założenie pytanie to ma również znaczenie dla rozstrzygnięcia w spornej sprawie.
- 29 Sądy niższych instancji nie poczyniły do tej pory żadnych ustaleń co do tego, czy skarżący, jak twierdzi, stawił się na czas na odprawę pasażerów. O ile nie jest to konieczne w przypadku roszczenia o odszkodowanie, izba może ostatecznie rozstrzygnąć sprawę merytorycznie. W przeciwnym razie należałoby przekazać sprawę do ponownego rozpoznania do sądu apelacyjnego.

[OMISSIS]