

Wersja zanonimizowana

Tłumaczenie

C-49/22-1

Sprawa C-49/22

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

Data wpływu:

24 stycznia 2022 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Landesgericht Korneuburg (Austria)

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

4 stycznia 2022 r.

Strona wnosząca apelację, strona pierwotnie pozwana:

Austrian Airlines AG

Druga strona w postępowaniu apelacyjnym, strona pierwotnie powodowa:

TW

[...]

Landesgericht Korneuburg (sąd okręgowy w Korneuburgu) działający jako sąd apelacyjny [...] w sprawie strony powodowej **TW**, [...] przeciwko stronie pozwanej **Austrian Airlines AG**, [...] Wien-Flughafen, [...] o zapłatę **1.000,00 EUR** [...] w związku z apelacją strony pozwanej od wyroku Bezirksgericht Schwechat (sądu rejonowego w Schwechat), 26 C 276/20p-12, [...] postanowił, co następuje:

[I] Trybunałowi Sprawiedliwości Unii Europejskiej zostają przedłożone na podstawie art. 267 TFUE następujące **pytania prejudycjalne**:

[1] Czy art. 5 ust. 1 lit. a) i art. 8 ust. 1 lit. b) 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 (rozporządzenie nr 261/2004) należy interpretować w ten sposób, że za zmianę planu podróży, na porównywalnych warunkach, do miejsca docelowego, którą obsługujący przewoźnik lotniczy musi zaoferować w przypadku odwołania lotu, należy uważać również lot repatriacyjny realizowany w ramach władczej działalności państwa, jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy nie może uzasadnić prawa do przewozu pasażera, ale w tym celu mógłby zarejestrować pasażera oraz pokryć koszty, a ostatecznie realizuje lot tym samym samolotem i w tych samych godzinach lotu, które byłyby pierwotnie przewidziane dla odwołanego lotu, na podstawie umowy zawartej z państwem?

[2] Czy art. 8 ust. 1 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 (rozporządzenie nr 261/2004) należy interpretować w ten sposób, że pasażerowi, który sam rejestruje się na lot repatriacyjny, wskazany w pytaniu pierwszym, i uiszcza w tym celu obowiązkową opłatę na rzecz państwa z tytułu kosztów, przysługuje prawo do zwrotu tych wydatków wobec przewoźnika lotniczego, wynikające bezpośrednio z rozporządzenia nr 261/2004, nawet jeśli koszty nie składają się wyłącznie z kosztów samego lotu?

[II] [...] [zawieszenie postępowania]

UZASADNIENIE:

A. Stan faktyczny

Strona pozwana jest austriackim przewoźnikiem lotniczym. Powód i jego żona posiadali potwierdzone rezerwacje lotów realizowanych przez stronę pozwaną OS 17 w dniu 7 marca 2020 r. na trasie Wiedeń (VIE) - Mauritius (MRU) oraz OS 18 w dniu 20 marca 2020 r. na trasie Mauritius (MRU) - Wiedeń (VIE). Oba loty stanowiły dla powodów część oferty dotyczącej imprezy turystycznej.

Chociaż lot OS 17 odbył się zgodnie z planem, strona pozwana odwołała lot OS 18 w dniu 18 marca 2020 r. z powodu pandemii COVID-19 i działań podjętych w związku z tym przez austriacki rząd federalny. Mimo że strona pozwana posiadała dane kontaktowe powoda i jego żony, nie skontaktowała się z nimi i w związku z tym nie poinformowała ich o prawach przysługujących im zgodnie z art. 8 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004. Dopiero w dniu 19 marca 2020 r. powód i jego żona otrzymali telefon od organizatora wycieczek, który poinformował ich o odwołaniu i locie repatriacyjnym zaplanowanym przez austriackie ministerstwo spraw zagranicznych na dzień 20 marca 2020 r. W tym momencie nie odbywały się żadne inne loty rejsowe.

Powód i jego żona zarejestrowali się zdalnie na ten lot na stronie internetowej ministerstwa spraw zagranicznych. Uiszcili na rzecz ministerstwa spraw

zagranicznych obowiązkową opłatę tytułem kosztów w wysokości 500 EUR za każde z nich. Lot był wykonywany przez stronę pozwaną pod numerem lotu OS 1024 w tym samym czasie lotu, na jaki zaplanowany był lot OS 18. Strona pozwana nie miała możliwości samodzielnej zmiany rezerwacji pasażerów na ten lot repatriacyjny, ale mogła dokonać rejestracji pasażerów na stronie internetowej ministerstwa spraw zagranicznych i zwrócić koszty [pierwotnej rezerwacji]. Strona pozwana otrzymała nieokreśloną część z kwoty 500 EUR, którą musiał uiścić każdy pasażer.

Żona powoda scedowała na niego swoje prawa wynikające z odwołania lotu OS 18.

B. Twierdzenia i żądania stron

W pozwie z dnia 14 września 2020 r. **powód** zażądał początkowo 900 EUR wraz z odsetkami. Podnosił, że lot OS 18 został wprawdzie zrealizowany przez stronę pozwaną, ale „podwójnie obciążony” kwotą 900 EUR. W piśmie przygotowawczym z dnia 27 stycznia 2021 r. powód rozszerzył swoje żądanie do kwoty 1000 EUR wraz z odsetkami i podniósł, że strona pozwana wprawdzie odwołała lot OS 18, jednakże następnie wykonała go „pod przebraniem samolotu rządowego”, za co każdy z pasażerów musiał zapłacić kwotę 500 EUR. Lot został zatem zrealizowany, ale „podwójnie obciążony kwotą 500 EUR”. Wbrew art. 8 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004 strona pozwana nie tylko nie zaoferowała ani nie zorganizowała transportu zastępczego, ale wręcz obciążyła kosztami transport zorganizowany przez samego powoda. Ponieważ uchybiła zobowiązaniom ciążącym na niej na mocy prawa unijnego w tym zakresie, odpowiada za szkody poniesione przez powoda w wyniku tego, że musiał na własny koszt zapewnić sobie lot zastępczy i pomoc.

Strona pozwana wniosła o oddalenie powództwa, zasadniczo kwestionując twierdzenia powoda i podniosła w odpowiedzi, że lot OS 18 musiał zostać odwołany z powodu pandemii COVID-19. Powód dotarł ostatecznie do miejsca docelowego dzięki akcji repatriacyjnej przeprowadzonej przez ministerstwo spraw zagranicznych; ona sama nie obciążyła go żadnym wynagrodzeniem z tego tytułu. Rezerwacja na lot OS 18 została dokonana w ramach imprezy turystycznej; powód nie wykazał w tym względzie ceny biletu, dlatego żądanie pozwu jest niespójne. Organizator wycieczek nie podał jej żadnych danych kontaktowych powoda. Lot repatriacyjny nie jest lotem zastępczym w rozumieniu art. 3 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, ponieważ nie chodzi o taryfę publicznie dostępną. Inne loty rejsowe nie były dostępne. Decyzja o tym, kto zostanie przewieziony lotem repatriacyjnym, należy wyłącznie do ministerstwa spraw zagranicznych; wobec czego ona sama nie mogła dokonać zmiany rezerwacji powoda na ten lot.

C. Przebieg dotychczasowego postępowania

Sąd pierwszej instancji uwzględnił powództwo co do głównego żądania w całości; prawomocnie oddalił niewielkie żądanie zapłaty odsetek. Ustalił stan faktyczny przedstawiony w skrócie powyżej i stwierdził pod względem prawnym, że strona pozwana odwołała lot OS 18 i była zobowiązana na mocy art. 5 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 do zaoferowania pomocy, o której mowa w art. 8 tego rozporządzenia. W przypadku naruszenia tego zobowiązania pasażerowie są uprawnieni do wystąpienia z żądaniem odszkodowania bezpośrednio na podstawie prawa Unii. Strona pozwana, z uwagi na to, że nie poinformowała pasażerów o odwołaniu lotu i możliwości wyboru przewidzianej w art. 8 rozporządzenia nr 261/2004 uchybiła ciążącym na niej zobowiązaniom i odpowiada w każdym przypadku za szkodę w wysokości 500 EUR. Oświadczenie o cesji obejmuje dochodzenie przez powoda roszczeń żony. Nawet gdyby dla dochodzenia roszczenia o odszkodowanie konieczna byłaby wina strony pozwanej, to taką winę ona ponosi, ponieważ sama nie zarejestrowała pasażerów na stronie internetowej ministerstwa spraw zagranicznych i nie pokryła kosztów lotu repatriacyjnego.

Strona pozwana kwestionuje ten wyrok w apelacji, żądając jego zmiany poprzez oddalenie powództwa, a posiłkowo jego uchylenia. W zakresie, w jakim ma to znaczenie dla postępowania głównego, strona wnosząca apelację podnosi, że nie można jej zarzucać zawinionego zachowania, kauzalnego dla szkody pasażerów. Nie miała ona możliwości dokonania zmiany rezerwacji pasażerów. Loty rejsowe nie odbywały się, a lot repatriacyjny nie był transportem zastępczym w rozumieniu art. 8 rozporządzenia nr 261/2004, ponieważ nie mogła ona mieć wpływu na zmianę rezerwacji pasażerów na ten lot. Przeciwnie, rzeczony lot stanowi władczy środek państwa podjęty w celu sprowadzenia obywateli z powrotem do domu. Wymaganie od przewoźnika lotniczego dokonania rejestracji pasażerów na takie loty stanowi nadmierne rozszerzenie ciążących na nim obowiązków staranności. Kwota 500 EUR na pasażera nie stanowi zwykłej taryfy przewozowej, lecz opłatę pobieraną przez Republikę Austrii. Nawet gdyby [strona wnosząca apelację] poinformowała pasażerów o locie repatriacyjnym ministerstwa spraw zagranicznych, musieliby oni uiścić tę opłatę. Jednak nawet jeśli tę płatność należy uznać za szkodę, zdarzeniem kauzalnym dla szkody było odwołanie lotu OS 18. To z kolei było konieczne ze względu na pandemię COVID-19 i nie może być przedmiotem zarzutu wobec strony wnoszącej apelację.

W odpowiedzi na apelację powód wnosi o oddalenie apelacji. Utrzymuje on zasadniczo, że pogląd przedstawiony przez sąd pierwszej instancji jest prawidłowy.

Sąd odsyłający działający jako **sąd apelacyjny** jest właściwy do orzekania w drugiej i ostatniej instancji w przedmiocie roszczeń powoda. Na podstawie przepisów ustanowionych w krajowym prawie procesowym musi ograniczyć się w tym względzie do badania kwestii prawnych.

D. Podstawy prawne

Zobowiązanie przewoźnika lotniczego do świadczenia pomocy wynika z następujących przepisów rozporządzenia nr 261/2004:

„Artykuł 5 – Odwołanie

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

[...]

a) otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 8;”

„Artykuł 8 – Prawo do zwrotu należności lub zmiany planu podróży

1. W przypadku odwołania do niniejszego artykułu, pasażerowie mają prawo wyboru pomiędzy: [...]

b) zmianą planu podróży, na porównywalnych warunkach, do ich miejsca docelowego, w najwcześniejszym możliwym terminie;”

E. Uzasadnienie odesłania prejudycjalnego

W przedmiocie pytania pierwszego

Na wstępie należy stwierdzić, że pomoc we wsparciu i repatriacji w nagłych przypadkach jako część ochrony konsularnej należy do zadań konsularnych Republiki Austrii (§ 3 ust. 2 pkt 5 KonsG). Ich wykonywanie jest działalnością władczą państwa (por. RIS-Justiz RS0132961). Pozwany przewoźnik lotniczy współdziałał w tym zakresie jako strona umowy zawartej z Republiką Austrii, ale nie miał wpływu na jej decyzję.

Rozstrzygnięcie sporu zależy zatem od prawidłowej wykładni wyrazów „otrzymują” w art. 5 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004 oraz „zmian[a] planu podróży” w art. 8 ust. 1 lit. b) tego rozporządzenia.

Wyraz „otrzymują” w art. 5 ust. 1 lit. b) rzeczono rozporządzenia mógłby być interpretowany w ten sposób, że obsługujący przewoźnik lotniczy sam nie jest wprawdzie zobowiązany do wykonania transportu zastępczego, ale musi zapewnić pasażerowi egzekwowalne prawo do przewozu wobec innego przewoźnika lotniczego. Jest to zgodne z poglądem prezentowanym przez część doktryny, w myśl którego przewoźnik lotniczy musi uzyskać bilety na lot zastępczy i udostępnić je pasażerowi [...]. Artykuł 2 lit. f) rozporządzenia nr 261/2004 definiuje bilet jako ważny dokument uprawniający do przewozu [...], wydany lub autoryzowany przez przewoźnika lotniczego lub jego autoryzowanego przedstawiciela.

Odnosi się to w istocie do argumentacji strony wnoszącej apelację, która powołuje się na to, że w niniejszej sprawie nie byłaby w stanie zapewnić pasażerom takiego prawa.

Jeżeli zobowiązanie obsługującego przewoźnika lotniczego odnosi się do zapewnienia prawa, ale nie może on zapewnić takiego prawa, wówczas można by prezentować stanowisko, że niepodjęcie innych działań, takich jak w niniejszym przypadku rejestracja pasażerów na lot repatriacyjny, nie stanowi naruszenia obowiązków pomocy, o których mowa w art. 8 rozporządzenia nr 261/2004, i w konsekwencji brak jest również podstawy dla prawa o odszkodowanie w rozumieniu orzeczenia Trybunału w sprawie C-83/10, *Rodriguez/Air France*.

Zdaniem sądu odsyłającego istnieją jednak również argumenty przemawiające za tym, że zobowiązanie, o którym mowa w art. 8 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004, nie ogranicza się do przypadków, w których przewoźnik lotniczy może zapewnić takie prawo.

Z jednej strony Trybunał orzekł w przedmiocie art. 9 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004, że przepis ten nie ustanawia warunków, na których opierają się stosunki umowne mogące powstać w następstwie wywiązania się przez przewoźnika z tego zobowiązania (C-530/19, *NM/ON* [pkt 28]). W rezultacie Trybunał zaprzeczył więc istnieniu wynikającego z prawa Unii zobowiązania przewoźnika lotniczego do ponoszenia odpowiedzialności za warunki zakwaterowania jako takie. Z uwagi na to, że oba przepisy mają ten sam cel, wniosek ten można zastosować w niniejszej sprawie. Wydaje się zatem trafne stwierdzenie, że obowiązki przewoźnika lotniczego nie wyczerpują się w zapewnieniu pasażerowi bezpośredniego prawa wobec osoby trzeciej.

Z drugiej strony, dokonując wykładni rozporządzenia nr 261/2004, Trybunał już wielokrotnie odwoływał się do wynikającego z motywu pierwszego celu, jakim jest ustanowienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów (C-74/19, *TAP* [pkt 54 i 58]; C-826/19, *WZ/Austrian Airlines AG* [pkt 26 i n.]). Zobowiązanie do transportu zastępczego w najwcześniejszym możliwym terminie obejmuje więc nie tylko zaoferowanie tego transportu, ale również pokrycie kosztów w tym zakresie. Prawdą jest, że pasażer nie ma obowiązku aktywnego uczestniczenia w poszukiwaniu adekwatnego transportu zastępczego (C-354/18, *Rusu* [pkt 55]). Jeżeli jednak to czyni i ma możliwość uzyskania transportu zastępczego na porównywalnych warunkach, których sam przewoźnik lotniczy nie mógłby mu zapewnić, wówczas byłoby to sprzeczne z celem zapewnienia wysokiego poziomu ochrony, gdyby tylko z tego powodu odpadał ciążący na przewoźniku lotniczym obowiązek ponoszenia kosztów transportu zastępczego.

Ostatecznie jednak rozstrzygnięcie [sporu] zależy również od tego, czy lot repatriacyjny realizowany przez państwo należy uznać za „zmian[ę] planu podróży, na porównywalnych warunkach” w rozumieniu art. 8 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004.

Sąd odsyłający uważa w tym względzie, że kryterium „porównywalnych warunk[ów]” odnosi się przede wszystkim do faktycznych okoliczności podróży, takich jak użyty środek transportu, planowany czas odlotu i przylotu oraz trasa podróży. Nie ma on zatem wątpliwości, że podlegający ocenie w niniejszej sprawie lot został zrealizowany na porównywalnych warunkach.

Strona wnosząca apelację uważa jednak, że nie doszło do zmiany planu podróży w rozumieniu art. 8 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004, ponieważ lot repatriacyjny został zrealizowany na podstawie taryfy, która nie jest bezpośrednio lub pośrednio dostępna powszechnie, a zatem zgodnie z art. 3 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 nie podlega temu rozporządzeniu.

Sąd odsyłający uważa również ten argument za nieprzekonujący. Należy przypomnieć, że art. 8 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004 stanowi jedynie o „zmian[ie] planu podróży, na porównywalnych warunkach, do ich miejsca docelowego”. Z przepisu tego nie należy wywodzić, że jako transport zastępczy są możliwe tylko te loty, które ze swojej strony podlegają rozporządzeniu. Prawdą jest, że Trybunał stwierdził, iż również lot oferowany pasażerom jako transport zastępczy zgodnie z art. 8 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 i przez nich akceptowany wchodzi w zakres zastosowania tego rozporządzenia (C-832/18, *Finnair*). Stwierdzenie to zostało jednak sformułowane w sprawie, w której pasażerowie faktycznie zmienili rezerwację na inny lot rejsowy. Nie powinno ono być zatem jednoznacznie interpretowane w ten sposób, że transport zastępczy musiałby zostać zrealizowany w każdym przypadku w formie lotu podlegającego rozporządzeniu.

W przedmiocie pytania drugiego

Trybunał orzekł już, iż w razie uchybienia przez przewoźnika lotniczego zobowiązaniom, które na nim ciążyą na mocy art. 8 i 9 rozporządzenia nr 261/2004, pasażerowie są uprawnieni do wystąpienia na podstawie przesłanek wskazanych w tych dwóch artykułach z żądaniem odszkodowania, które nie jest oparte na krajowym prawie odszkodowawczym (C-83/10 *Sousa Rodriguez (Air France)* [pkt 43 i nast.]). W przedmiocie art. 9 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004 stwierdził on ponadto, że prawo pasażera do zwrotu kosztów rządzi się kryteriami niezbędności, odpowiedniości i racjonalności (C-12/11 [pkt 66] *McDonagh/Ryanair*, C-530/19 *NM/ON* [pkt 36]).

Sąd odsyłający uważa, że te same kryteria należy zastosować również w odniesieniu do prawa o zwrot kosztów w przypadku naruszenia zobowiązania, o którym mowa w art. 8 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004. W związku z tym w przypadku takim jak niniejszy przewoźnik lotniczy musiałby zwrócić te koszty w całości, nawet jeśli nie dotyczą one wyłącznie samego przewozu.

Ta wykładnia wydaje się sądowi odsyłającemu możliwa, ponieważ przyczyniłaby się ona najbardziej do osiągnięcia celów zamierzonych na mocy art. 8 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004 polegających na dotarciu pasażera do miejsca

docelowego tak szybko jak to możliwe [...].W przeciwnym bowiem razie pasażerowie, którzy z jakiegokolwiek powodu mogli zorganizować adekwatny transport zastępczy, którego przewoźnik lotniczy faktycznie nie był w stanie zorganizować, mogliby znaleźć się w sytuacji, w której nie mogą skorzystać z tego transportu ze względu na koszty, które sami muszą ponieść.

F. Zagadnienia proceduralne

[...] [uwagi proceduralne]

[...] [zawieszenie postępowania]

Landesgericht Korneuburg [...]

Korneuburg, 4 styczeń 2022 r.

[...]

DOKUMENT ROBOCZY