

Wersja zanonimizowana

Tłumaczenie

C-616/23-1

Sprawa C-616/23

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

Data wpływu:

6 października 2023 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Landgericht Düsseldorf (Niemcy)

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

4 września 2023 r.

Strona powodowa i strona wnosząca środek odwoławczy:

TA

ET

VB

CI

Strona pozwana i druga strona postępowania odwoławczego:

British Airways plc

[...] Landgericht Düsseldorf (sąd krajowy w Düsseldorfie, Niemcy)

Postanowienie

W sprawie

1. Pan TA, [...] Chociebuż,
2. Pani ET, [...] Chociebuż,
3. małoletnia VB, [...] Chociebuż,

4. małoletnia CI, [...] Chociebuż,

strona powodowa i strona wnosząca środek odwoławczy,

[...]

przeciwko

British Airways PLC, [...], Harmondsworth, [...] Zjednoczone Królestwo,

strona pozwana i druga strona postępowania odwoławczego,

[...]

22. izba cywilna Landgericht Düsseldorf (sądu krajowego w Düsseldorfie)

w dniu 4 września 2023 r.

[...] wydała następujące **postanowienie**:

Postępowanie zostaje zawieszona.

Do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej kieruje się zgodnie z art. 267 akapit pierwszy lit. b), art. 267 akapit trzeci TFUE następujące pytania prejudycjalne dotyczące wykładni prawa Unii:

1.

Czy wykładni art. 5 ust. 1 lit. c), art. 7 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 należy dokonywać w ten sposób, że pasażerowi przysługuje odszkodowanie z tytułu dużego opóźnienia w miejscu docelowym, jeżeli w ramach lotu z przesiadką nie zdąży na lot łączony, mimo że lot dowożący wykonano punktualnie, a opóźnienie w miejscu docelowym wynika z tego, że rzeczywisty czas na przesiadkę na lotnisku od momentu otwarcia drzwi samolotu do zakończenia przyjmowania pasażerów na pokład nie był wystarczający, aby zdążyć na lot łączony przy uwzględnieniu odległości między bramką obsługującą przylot a bramką obsługującą odlot oraz kontroli paszportowej i kontroli bezpieczeństwa?

2.

W wypadku udzielenia na pierwsze pytanie prejudycjalne odpowiedzi twierdzącej: Czy w sytuacjach, w których kwestią sporną jest to, czy pasażer nie zdąży na lot łączony z własnej winy (ponieważ na przykład zwleka przy przemieszczaniu się), ciężar dowodowy spoczywa na obsługującym przewoźniku lotniczym, czy też to pasażer musi uwolnić się od zarzutu zawinienia? Jakie znaczenie ma w tym kontekście przestrzeganie tzw. minimalnego czasu na przesiadkę (Minimum Connection Time, MCT) między lotem dowożącym a lotem łączonym?

3.

Czy wykładni art. 8 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 należy dokonywać w ten sposób, że jeżeli istnieją uzasadnione powody, by przewidywać, że lot będzie miał co najmniej trzygodzinne opóźnienie w miejscu docelowym, pasażerowi – podobnie jak pasażerom odwołanych lotów – wykraczając poza brzmienie art. 6 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 – przysługuje prawo do zmiany planu podróży, na porównywalnych warunkach, do miejsca docelowego w najwcześniejszym możliwym terminie, a obsługujący przewoźnik lotniczy w wypadku naruszenia tych zobowiązań musi zwrócić pasażerowi powstałe koszty zmiany planu podróży?

Uzasadnienie:

I.

Każdy z powodów miał potwierdzoną rezerwację na wykonywany przez stronę pozwaną w dniu 15 września 2019 r. lot z Dubaju przez Londyn do Düsseldorfu (numery lotów: BA 106 i BA 936). W ramach lotu dowożącego BA 106 z Dubaju do Londynu samolot miał zgodnie z rozkładem wylądować o godz. 06:15 czasu miejscowego. Samolot ten wystartował punktualnie i dotarł do Londynu o godz. 06:17 czasu miejscowego, a więc z dwuminutowym opóźnieniem. Drzwi samolotu otworzyły się o godz. 06:19 czasu miejscowego. Powodowie siedzieli w rzędzie 28. Na pokładzie było 210 pasażerów. Następnie powodowie mieli przesiąść się na lot BA 936 z Londynu do Düsseldorfu, w ramach którego samolot miał zgodnie z rozkładem wystartować o godz. 07:25 czasu miejscowego. Pasażerów zaczęto wpuszczać na pokład o godz. 06:45 czasu miejscowego, a zakończono o godz. 07:05 czasu miejscowego, a więc 20 minut przed rozkładową godziną odlotu. W rzeczywistości samolot wystartował o godz. 07:26 czasu miejscowego z jednogodzinowym opóźnieniem. Od momentu otwarcia drzwi samolotu o godz. 06:19 czasu miejscowego do zakończenia wpuszczania pasażerów na pokład o godz. 07:05 czasu miejscowego upłynęło więc 46 minut. Zarówno lot dowożący, jak i lot łączony były obsługiwane w terminalu 5. Minimalny czas na przesiadkę (Minimum Connection Time, MCT; zwany dalej „minimalnym czasem na przesiadkę”) na londyńskim lotnisku Heathrow w wypadku przylotu na ten sam terminal, z którego się następnie odlatuje, wynosi 60 minut.

Powodowie nie zdążyli na lot łączony, przy czym przyczyny tego stanowią kwestię sporną między stronami. Przenocowali więc w Londynie i dotarli do miejsca docelowego dopiero kolejnego dnia samodzielnie zarezerwowanym lotem wykonywanym przez linie lotnicze easyjet.

[...] [argumentacja strony powodowej, szczegółowo powtórzona poniżej]

Powodowie nr 1), 3) i 4) – powódka nr 2) wycofała swoje powództwo w pierwszej instancji – żądają wypłaty odszkodowania w wysokości 600 EUR na

osobę. Ponadto domagają się zwrotu kosztów zakwaterowania w hotelu w wysokości 265 EUR, kosztów transferu z lotniska do hotelu i z powrotem w wysokości 115,63 EUR, kosztów wyżywienia w wysokości 9,50 EUR oraz kosztów rezerwacji lotu zastępczego w wysokości 871,90 EUR – zatem łącznie kolejnych 1262,03 EUR.

Strona pozwana broni się przed roszczeniami strony powodowej. [...] [argumentacja strony pozwanej, szczegółowo powtórzona poniżej]

W wyroku ogłoszonym dnia 27 marca 2023 r. Amtsgericht (sąd rejonowy) [...] oddalił powództwo w pierwszej instancji [...].

Na ten wyrok wydany w pierwszej instancji powodowie nr 1), 3) i 4) [...] wnieśli środek odwoławczy.

W drugiej instancji powodowie wnoszą o orzeczenie [...] wobec strony pozwanej obowiązku wypłacenia każdemu z nich kwoty 600 EUR, powiększonej o odsetki, [...] a powodowi nr 1) – dodatkowo kwoty 1262,03 EUR [...], powiększonej o odsetki [...].

Strona pozwana wnosi o utrzymanie w mocy wyroku pierwszej instancji.

II.

Uwzględnienie powództwa zależy od odpowiedzi na pytania przedstawione w sentencji postanowienia.

Co do szczegółów:

1.

Powodom mogłoby najpierw przysługiwać roszczenie o odszkodowanie z tytułu dużego opóźnienia w wysokości 600 EUR na osobę zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. c), art. 7 ust. 1 zdanie pierwsze lit. c) rozporządzenia (WE) nr 261/2004.

a)

W świetle orzecznictwa Trybunału w ramach zastosowania per analogiam art. 5 ust. 1 lit. c), art. 7 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 pasażerom przysługuje odszkodowanie, jeżeli docierają do przewidzianego miejsca docelowego z opóźnieniem wynoszącym co najmniej trzy godziny {zob. wyroki Trybunału: z dnia 19 listopada 2009 r., Sturgeon/Condor (C-402/07) [...]; z dnia 23 października 2012 r., Nelson/Lufthansa (C-581/10) [...]}. Jeżeli pasażerowie docierają do miejsca docelowego – jak w niniejszej sprawie – nie w ramach lotu bezpośredniego, lecz w ramach lotu łączonego [art. 2 lit. h) rozporządzenia (WE) nr 261/2004], przesłanką obowiązku wypłaty przez obsługującego przewoźnika lotniczego odszkodowania z tytułu dużego opóźnienia nie jest odnotowanie opóźnienia odlotu w wymiarze przewidzianym w art. 6 rozporządzenia (WE)

nr 261/2004; liczy się jedynie to, czy do miejsca docelowego ostatniego lotu dotarto z opóźnieniem względem planowej godziny przybycia wynoszącym co najmniej trzy godziny {zob. wyrok Trybunału z dnia 26 lutego 2013 r., Air France/Folkerts (C-11/11) [...]}.
Zgodnie z rozkładem powodowie mieli dotrzeć do miejsca docelowego – Düsseldorfu – lotem łączonym BA 936 w dniu 15 września 2019 r. o godz. 09:45 czasu miejscowego. Lot dowożący BA 106 miał jedynie dwuminutowe opóźnienie, a mimo to powodowie nie zdążyli na lot łączony BA 936. [...] Trybunał uzależnia wprawdzie roszczenie odszkodowawcze z tytułu dużego opóźnienia wyłącznie od co najmniej trzygodzinnego opóźnienia w miejscu docelowym, które w niniejszej sprawie bezwzględnie występuje, ale wyrok w sprawie Folkerts dotyczył stanu faktycznego, w którym lot dowożący [...] był opóźniony o dwie i pół godziny, w związku z czym jego pasażerowie bezspornie nie zdążyli na lot łączony ze względu na opóźnienie lotu dowożącego {zob. wyrok Trybunału z dnia 26 lutego 2013 r., Air France/Folkerts (C-11/11) [...]}. W niniejszej sprawie lot dowożący miał jednak jedynie minimalne opóźnienie wynoszące dwie minuty, które w oczywisty sposób (samo w sobie) nie było przyczyną niezdążenia przez pasażerów na lot łączony.

Powodowie podnoszą, że czas na przesiadkę nie był wystarczający, by zdążyć na lot łączony. Twierdzą, że nie zwlekali z przemieszczaniem się, lecz szybko udali się do bramki obsługującej odlot. Personel strony pozwanej, wiedząc o krótkim czasie na przesiadkę, próbował jeszcze przenieść powodów z samolotu bezpośrednio do miejsca obsługi lotu łączonego przyśpieszoną trasą. Nie zakończyło się to jednak sukcesem. Mieli nie zdążyć na lot łączony z powodu kolejnej kontroli bezpieczeństwa. Strona pozwana podnosi, że powodowie nie zdążyli na lot łączony z własnej winy. Minimalny czas na przesiadkę wynoszący 60 minut miał być zachowany. Strona pozwana utrzymuje, że dwoje innych pasażerów, którzy również mieli rezerwację na lot łączony do Düsseldorfu, ale w samolocie przylatującym z Dubaju siedzieli w rzędzie 38 – dziesięć rzędów za powodami siedzącymi w rzędzie 28, zdążyli na lot łączony. W związku z tym powodowie najwidoczniej nie śpieszyli się w wystarczającym stopniu.

b)

Wątpliwości budzi zatem to, czy pasażerom przysługuje odszkodowanie zgodnie z art. 7 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 również wtedy, kiedy lot dowożący w ramach połączenia lotniczego składającego się z więcej niż jednego odcinka zostaje wprawdzie wykonany punktualnie, ale pasażerowie i tak nie zdążają na lot łączony i podnoszą, że czas na przesiadkę był w tym konkretnym przypadku niewystarczający, aby zdążyć na lot łączony, w związku z czym dotarli do miejsca docelowego z dużym opóźnieniem przekraczającym trzy godziny.

W sprawie, w której pasażer poruszający się na wózku nie zdążył na lot łączony, ponieważ wbrew art. 11 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 nie umożliwiono mu uprzywilejowanej przesiadki, Bundesgerichtshof (federalny trybunał

sprawiedliwości, Niemcy) przyznał mu odszkodowanie z tytułu dużego opóźnienia w miejscu docelowym [zob. wyrok Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości) z dnia 20 czerwca 2023 r. (X ZR 84/22, NJW 2023, s. 2487)]. Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości) wyjaśnił w tej kwestii, że w świetle orzecznictwa Trybunału przesłanką prawa do odszkodowania z tytułu dużego opóźnienia jest wyłącznie trzygodzinne opóźnienie w miejscu docelowym. Warunkiem prawa do odszkodowania z tytułu dużego opóźnienia jest, co prawda, spowodowanie opóźnienia przez obsługującego przewoźnika lotniczego wskutek zachowania naruszającego obowiązki, ale prawo do odszkodowania wchodzi w takich przypadkach w grę nie tylko wtedy, kiedy pasażer nie zdąży na lot łączony wskutek opóźnienia lotu dowożącego (jak w sprawie Folkerts), lecz również w pozostałych przypadkach, kiedy liniom lotniczym można zarzucić spowodowanie opóźnienia [Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości), *ibidem*, pkt 20 i nast.].

Zgodnie z dominującym – jak należy przyjąć – stanowiskiem wyrażanym w orzecznictwie niemieckich sądów powszechnych i w niemieckiej doktrynie wystarczające ma być rzeczywiste dotarcie przez pasażera do miejsca docelowego z opóźnieniem wynoszącym co najmniej trzy godziny. Pasażer nie musi przedstawiać powodów opóźnienia. Kwestia tego, czy liniom lotniczym można przypisać odpowiedzialność za opóźnienie, podlega badaniu dopiero w ramach okoliczności egzoneracyjnych, o których mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004. Obsługujący przewoźnik lotniczy musi podnieść i udowodnić, że nie ponosi odpowiedzialności za zaistniałe opóźnienie, a więc nie można mu jej przypisać. Również w sytuacji, w której pasażer nie zdąży na lot łączony z powodu (domniemanego) własnego zawinienia, występuje nadzwyczajna okoliczność w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004, ponieważ także tutaj chodzi o zdarzenie niewpisujące się w normalną działalność lotniczą, na które przewoźnik lotniczy nie może wpłynąć. Jeżeli dochodzi do opóźnienia w miejscu docelowym podróży lotniczej składającej się z lotu dowożącego i lotu łączonego, ponieważ pasażer nie zdąży na lot łączony mimo wystarczającego czasu na przesiadkę – na przykład dlatego, że zwleka przy przemieszczaniu się lub pomimo wystarczającej informacji gubi się czy też nie przestrzega wyznaczonej godziny wejścia na pokład – również występuje zatem nadzwyczajna okoliczność, która zwalnia przewoźnika lotniczego z odpowiedzialności [zob. wyroki Amtsgericht Hannover (sądu rejonowego w Hanowerze, Niemcy): z dnia 9 października 2020 r. (409 C 503/20, BeckRS 2020, 44160, pkt 17 i nast.); z dnia 14 marca 2017 r. (523 C 12833/16, NJW-RR 2017, s. 951, 952 i nast., pkt 7 i nast.); wyrok Amtsgericht Köln (sądu rejonowego w Kolonii, Niemcy) z dnia 24 października 2016 r. (142 C 482/15, BeckRS 2016, 1099); [...]].

W świetle obu stanowisk prawo do odszkodowania z tytułu dużego opóźnienia wchodzi więc w rachubę również wtedy, kiedy – w przeciwieństwie do sprawy Folkerts (C-11/11) – lot dowożący zostaje wykonany punktualnie, ale pasażer nie zdąży na lot łączony z innych powodów, zawinionych przez przewoźnika,

i dociera do miejsca docelowego dopiero z opóźnieniem wynoszącym co najmniej trzy godziny.

Za reprezentowanym tutaj stanowiskiem mogłoby przemawiać również to, że obsługujący przewoźnik lotniczy w świetle wyroku Trybunału w sprawie Eglītis i in./Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija (C-294/10) musi uwzględnić wystarczającą rezerwę czasu na etapie planowania lotu {zob. wyrok Trybunału z dnia 12 maja 2011 r., Eglītis i in./Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija (C-294/10) [...]}. Mogłoby to przemawiać za tym, że obsługujący przewoźnik lotniczy musi też zapewnić, by rezerwa czasu między zarezerwowanymi łącznie lotem dowożącym a lotem łączonym została określona zgodnie z konkretnymi warunkami występującymi na lotnisku przesiadkowym w taki sposób, by pasażerowie mogli wygodnie zdążyć na lot łączony przy uwzględnieniu zwykłego czasu potrzebnego na opuszczenie samolotu, przejście od bramki obsługującej przylot do bramki obsługującej odlot oraz kontrolę bezpieczeństwa i kontrolę paszportową.

2.

Wątpliwości budzi ponadto to, na kim w zakresie roszczenia odszkodowawczego spoczywa ciężar podniesienia okoliczności faktycznych i ciężar dowodu w odniesieniu do niezdążenia na lot łączony z powodu zawinienia linii lotniczych i jakie znaczenie ma w tym kontekście tzw. minimalny czas na przesiadkę między lotem dowożącym a lotem łączonym.

Minimalny czas na przesiadkę to podawany przez lotniska minimalny czas, który powinien być niezbędny do skutecznej przesiadki w ramach połączenia obejmującego dwa loty. Czas ten ustala i definiuje jednak samodzielnie każdy operator lotniska. Ze względów związanych z konkurencyjnością operator lotniska zwykle wylicza bardzo krótki minimalny czas na przesiadkę. W komputerowych systemach rezerwacyjnych łączy się i oferuje bowiem wyłącznie loty, w wypadku których minimalny czas na przesiadkę jest zachowany. Ponadto w komputerowych systemach rezerwacyjnych połączenia lotnicze sortuje się według łącznego czasu podróży, a pasażerowi wyświetlają się przy wyborze połączenia lotniczego najpierw te, które są najszybsze. Czas na przesiadkę, który rzeczywiście jest do dyspozycji, jest jednak zwykle wyraźnie krótszy. Minimalny czas na przesiadkę oznacza bowiem czas między „on block” (przybycie, miejsce postojowe) a „off block” (opuszczenie miejsca postojowego), podczas gdy rzeczywisty czas na przesiadkę zależy od czasu między opuszczeniem samolotu dowożącego (otworzeniem drzwi) a zakończeniem wpuszczania pasażerów na pokład. Pasażer nie ma zwykle wpływu na to, kiedy opuści samolot podczas wpuszczania pasażerów, czy lot dowożący zakończy się na miejscu postojowym z transferem autobusowym, czy też przy bramce. Równie niewielki wpływ pasażer ma na to, kiedy zakończy się wpuszczanie pasażerów na pokład samolotu wykonującego lot łączony i zostanie zamknięta bramka. Ostatecznie czas na przesiadkę, którym pasażer rzeczywiście dysponuje, musi być określony tak, by każdy pasażer – w ramach tego, czego można od niego

oczekiwać – mógł zdążyć na lot łączony. Oznacza to, że czas ten należy określić w taki sposób, by trasę między bramką obsługującą przylot a bramką obsługującą odlot mogli pokonać z bagażem podręcznym również rodziny z małymi dziećmi, osoby z ograniczeniami w zakresie mobilności lub też starsi pasażerowie. Trzeba przy tym uwzględnić czas na orientację oraz kontrolę paszportową i kontrolę bezpieczeństwa. Oznacza to, że czas na przesiadkę, którym pasażer rzeczywiście dysponuje, co do zasady nie odpowiada minimalnemu czasowi na przesiadkę, który powinien być wystarczający do przesiadki.

Z przedstawionych wyżej przyczyn sąd uważa, że zachowanie minimalnego czasu na przesiadkę między przylotem samolotu dowożącego a odlotem samolotu wykonującego lot łączony nie pozwala na wyciągnięcie uogólniającego wniosku (uprawdopodobnienie), że niezdzążenie na lot łączony – uogólniając – wynika z zawinienia pasażera.

Zdaniem sądu pasażer musi zatem jedynie podnieść i udowodnić, że dotarł na miejsce docelowe z opóźnieniem wynoszącym co najmniej trzy godziny. Linie lotnicze muszą natomiast podnieść i udowodnić, że niezdzążenie na lot łączony wynika z zawinienia pasażera, ponieważ przy zwykłym przebiegu wypadków – uwzględniając trasę do pokonania, czas na transfer oraz kontrolę paszportową i kontrolę bezpieczeństwa na lotnisku – mógł zdążyć na lot łączony.

Sądy Unii – o ile wiadomo – nie wyjaśniły dotychczas, jakie są przesłanki roszczenia odszkodowawczego pasażera, jeżeli nie zdąży on na lot łączony i dociera na miejsce docelowe z dużym opóźnieniem, mimo że samolot dowożący wylądował punktualnie lub też jedynie z bardzo niewielkim opóźnieniem, a minimalny czas na przesiadkę między oboma lotami został zachowany. W związku z tym należało przedłożyć to pytanie prejudycjalne Trybunałowi.

[3].

Powód nr 1), opierając się na art. 8 ust. 1 lit. b), art. 9 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 261/2004, podnosi ponadto roszczenie o zwrot kosztów zakwaterowania w hotelu w wysokości 265,00 EUR, kosztów transferu z lotniska do hotelu i z powrotem w wysokości 115,63 EUR, kosztów wyżywienia w wysokości 9,50 EUR i kosztów zmiany planu podróży w wysokości 871,90 EUR, a więc łącznie 1262,03 EUR.

a)

Jeżeli linie lotnicze nie wywiązują się ze zobowiązań wynikających z art. 8 i art. 9 rozporządzenia (WE) nr 261/2004, a pasażer samodzielnie i na własny koszt organizuje usługi zastępcze, w świetle orzecznictwa Trybunału – bezpośrednio na podstawie tych przepisów – może mu przysługiwać wobec obsługującego przewoźnika lotniczego roszczenie o zwrot tych kosztów. Pasażer nie musi uprzednio powoływać się na te przepisy. Może on jednak uzyskać w tym zakresie zwrot jedynie tych kwot, które w świetle okoliczności danego przypadku okazały się niezbędne, odpowiednie i rozsądne, by zrekompensować brak zmiany planu

podróży i opieki nad pasażerem ze strony przewoźnika lotniczego, czego ocena należy do sądu krajowego {zob. wyroki Trybunału: z dnia 13 października 2011 r., Aurora Sousa Rodriguez/Air France (C-83/10) [...]; z dnia 31 stycznia 2013 r., McDonagh/Ryanair (C-12/11) [...]; z dnia 22 kwietnia 2021 r., WZ/Austrian Airlines (C-826/19, [...] pkt 69 i nast.)}.

b)

W myśl art. 6 ust. 1 lit. c) pkt i) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 w wypadku lotów o długości ponad 3500 km, jeżeli istnieją uzasadnione powody, by przewidywać, że odlot będzie opóźniony o co najmniej cztery godziny, pasażerowi przysługuje wyżywienie w rozumieniu art. 9 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 261/2004. Zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. c) pkt ii) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 pasażerowi przysługuje również prawo do zakwaterowania w hotelu wraz z transferem w rozumieniu art. 9 ust. 1 lit. b) i c) rozporządzenia (WE) nr 261/2004, jeżeli oczekiwany w sposób uzasadniony czas odlotu nastąpi co najmniej dzień po terminie poprzednio zapowiedzianego odlotu. Jeżeli rzeczywiste opóźnienie odlotu wynosi co najmniej pięć godzin, w myśl art. 6 ust. 1 lit. c) pkt iii) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 pasażer może ponadto wybrać zwrot ceny lotu zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 261/2004. Ponieważ w niniejszej sprawie opóźniony transport był przewidziany dopiero na kolejny dzień, powodowi nr 1 przysługiwało prawdopodobnie prawo do zwrotu kosztów wyżywienia, transferu i hotelu. Prawo do zmiany planu podróży w najwcześniejszym możliwym terminie w rozumieniu art. 8 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 w wypadku opóźnień (odlotu) nie jest natomiast w ogóle przewidziane w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 261/2004.

Zdaniem sądu od wydania wyroku w sprawie Sturgeon ten stan prawny jest niezgodny z zasadą równego traktowania. W wyroku tym Trybunał przyznał odszkodowanie pasażerom, którzy dotarli do miejsca docelowego z dużym opóźnieniem, stosując per analogiam art. 5 ust. 1 lit. c), art. 7 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 261/2004. Tytułem uzasadnienia wyjaśnił, że odwołanie lotu i dotarcie do miejsca docelowego z dużym opóźnieniem wynoszącym co najmniej trzy godziny są pod każdym względem porównywalne, podkreślając w tym kontekście zasadę równego traktowania [wyrok Trybunału z dnia 19 listopada 2009 r., Sturgeon i in./Condor Flugdienst i in. (C-402/07 i in., [...] pkt 60)]. Zdaniem sądu, stosując zasadę równego traktowania, należy jednak pod każdym względem równo traktować pasażerów lotów z dużym opóźnieniem nie tylko w odniesieniu do odszkodowania, o którym mowa w art. 7 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 261/2004, lecz również w odniesieniu do usług w zakresie opieki i pomocy, o których mowa w art. 8 i art. 9 rozporządzenia (WE) nr 261/2004. Sytuacja pasażerów, których lot odwołano, i sytuacja pasażerów, w wypadku których istnieją uzasadnione powody, by przewidywać, że dotrą do miejsca docelowego z opóźnieniem wynoszącym co najmniej trzy godziny, są pod każdym względem porównywalne. Obie grupy pasażerów doświadczają bowiem porównywalnych niedogodności.

Przemawia za tym również to, że w wyroku w sprawie LE/Transportes Aereos Portugueses SA (C-74/19) dotyczącym dużego opóźnienia w miejscu docelowym w ramach racjonalnych środków w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Trybunał wyinterpretował między innymi z art. 8 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 „wymóg racjonalnej, zadowalającej i zrealizowanej w możliwie najszybszym terminie zmiany planu podróży pasażerów, których dotyczy odwołanie lub duże opóźnienie lotu” [zob. wyrok Trybunału z dnia 11 czerwca 2020 r., LE/Transportes Aereos Portugueses SA (C-74/19 [...] pkt 58)]. Przemawia to za tym, że Trybunał chciał być może przyznać prawo do zmiany planu podróży w rozumieniu art. 8 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 również pasażerom, których dotyczy dające się przewidzieć dotarcie do miejsca docelowego z dużym opóźnieniem.

c)

Po tym jak powodowie nie zdążyli na lot łączony, strona pozwana nie zaoferowała im zmiany planu podróży, a najwcześniejszym lotem, który można było zarezerwować, był lot dopiero następnego dnia, bez wątplenia istniały uzasadnione powody, by przewidywać, że powodowie dotrą do miejsca docelowego z dużym opóźnieniem wynoszącym ponad trzy godziny. W takich przypadkach dającego się przewidzieć dużego opóźnienia w miejscu docelowym obsługujący przewoźnik lotniczy – wykraczając poza brzmienie art. 6 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 – powinien być zobowiązany do zaoferowania powodom – w ramach zastosowania per analogiam art. 5 ust. 1 lit. a), art. 8 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 – zrealizowanej w najwcześniejszym możliwym terminie i zadowalającej zmiany planu podróży, a w wypadku naruszenia tego zobowiązania – do zwrócenia im powstałych kosztów zmiany planu podróży.

Również ta kwestia nie została dotychczas – o ile wiadomo – (ostatecznie) wyjaśniona przez sądy Unii, w związku z czym należało ją przedłożyć Trybunałowi w trybie prejudycjalnym.

[...]