OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO

ELEANOR SHARPSTON

przedstawiona w dniu 2 lipca 2009 r. [1]

1. W niniejszych sprawach połączonych Bundesgerichtshof (niemiecki federalny trybunał sprawiedliwości) i Handelsgericht Wien (wiedeński sąd gospodarczy, Austria) zwróciły się do Trybunału o wyjaśnienie występującego w rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 (zwanym dalej „rozporządzeniem") [2]. rozróżnienia między pojęciami „opóźnienie" a „odwołanie" lotu. Handelsgericht Wien zwraca się także o wyjaśnienie znaczenia pojęcia „nadzwyczajne okoliczności" użytego w art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia.

Ramy prawne

Konwencja montrealska [3]

2. Konwencja montrealska, której stroną jest Wspólnota, unowocześnia i konsoliduje konwencję warszawską [4]. Ma ona na celu między innymi ochronę interesów konsumentów w międzynarodowym przewozie lotniczym i zapewnienie sprawiedliwej rekompensaty opartej na zasadzie naprawienia szkody [5].

1 — Język oryginału: angielski.

2 — Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U. L 46, s. 1).

3 — Konwencja o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego podpisana w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r., zatwierdzona w imieniu Wspólnoty na mocy decyzji 2001/539/WE Rady z dnia 5 kwietnia 2001 r. w sprawie zawarcia przez Wspólnotę Europejską Konwencji w sprawie ujednolicenia niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (konwencja montrealska) (Dz.U. L 194, s. 38). W odniesieniu do Wspólnoty konwencja ta weszła w życie z dniem 28 czerwca 2004 r.

4 — Konwencja o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego podpisana w Warszawie w dniu 12 października 1929 r., *Zbiór Traktatów Ligi Narodów*, tom 137, s. 11.

5 — Zobacz drugi i trzeci motyw preambuły.

3. Artykuł 19 konwencji montrealskiej zatytułowany „Opóźnienie” stanowi:

„Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą z opóźnienia w przewozie lotniczym osób, bagażu lub ładunku. Jednakże przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za szkodę wynikłą z opóźnienia, jeśli udowodni, że on sam oraz jego pracownicy i agenci podjęli wszystkie rozsądnie konieczne środki, aby uniknąć szkody, lub że niemożliwe było podjęcie przez nich takich środków”.

Traktat WE

4. Artykuł 3 WE stanowi:

„1. W celu realizacji zadań określonych w artykule 2[6], działalność Wspólnoty obejmuje, na warunkach i zgodnie z harmonogramem przewidzianym w niniejszym traktacie:

[…]

t) przyczynianie się do wzmocnienia ochrony konsumentów;

[…]”.

Rozporządzenie nr 261/2004

5. Rozporządzenie zawiera następujące motywy:

„[…]

(2) Odmowa przyjęcia na pokład i odwołanie lub duże opóźnienie lotów powodują poważne problemy i niedogodności dla pasażerów.

6 — „Zadaniem Wspólnoty jest, przez ustanowienie wspólnego rynku, unii gospodarczej i walutowej oraz urzeczywistnianie wspólnych polityk i działań określonych w artykułach 3 i 4, popieranie w całej Wspólnocie [realizacji szeregu celów, w tym na przykład harmonijnego, zrównoważonego i stałego rozwoju]”.

[…]

(12) Powinno się również zminimalizować trudności i niedogodności dla pasażerów wynikające z odwołania lotów. W tym celu należy nakłaniać przewoźników do informowania pasażerów o odwołaniach lotów przed planową godziną odlotu i ponadto do oferowania pasażerom możliwych do przyjęcia zmian planów podróży, tak by mieli oni możliwość dostosowania się do nich. W przypadku nieuczynienia tego, przewoźnicy lotniczy byliby zobowiązani do wypłacenia odszkodowania pasażerom, chyba że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem wyjątkowych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

[…].

(17) Pasażerom, których loty są opóźnione o określony czas, powinno się udzielić odpowiedniej opieki oraz powinni oni mieć możliwość rezygnacji ze swoich lotów i otrzymania zwrotu należności za bilety albo kontynuowania podróży na satysfakcjonujących warunkach.

[…]".

6. Artykuł 2 ust. 1 definiuje dla celów rozporządzenia „odwołanie" jako „nieodbycie się lotu, który był uprzednio planowany i na który zostało zarezerwowane przynajmniej jedno miejsce". Termin „opóźnienie" nie został zdefiniowany w rozporządzeniu.

7. Artykuł 5 zatytułowany „Odwołanie" stanowi:

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

a) otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 8[7]; oraz

b) otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. a) i art. 9 ust. 2[8], jak również, w przypadku zmiany trasy, gdy racjo-

7 — Zobacz pkt 10 niniejszej opinii.
8 — Zobacz pkt 11 niniejszej opinii.

nalnie spodziewany czas startu nowego lotu ma nastąpić co najmniej jeden dzień po planowym starcie odwołanego lotu, pomoc określoną w art. 9 ust. 1 lit. b) i c); oraz

c) mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7, chyba że:

i) zostali poinformowani o odwołaniu co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu; lub

ii) zostali poinformowani o odwołaniu w okresie od dwóch tygodni do siedmiu dni przed planowym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot najpóźniej dwie godziny przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej cztery godziny po planowym czasie przylotu; lub

iii) zostali poinformowani o odwołaniu w okresie krótszym niż siedem dni przed planowym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot nie więcej niż godzinę przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej dwie godziny po planowym czasie przylotu.

2. Gdy pasażerowie zostali poinformowani o odwołaniu, otrzymują oni wyjaśnienie dotyczące możliwości alternatywnego połączenia.

3. Obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty rekompensaty przewidzianej w art. 7, jeżeli może dowieść, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

4. Ciężar dowodu tego, czy i kiedy pasażerowie zostali poinformowani o odwołaniu lotu, spoczywa na obsługującym przewoźniku lotniczym”.

8. Artykuł 6 zatytułowany „Opóźnienie” stanowi:

„1. Jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy ma uzasadnione powody, by przewidywać, że lot będzie opóźniony w stosunku do planowego startu:

a) o dwie lub więcej godzin w przypadku lotów do 1500 kilometrów; lub

b) o trzy lub więcej godzin w przypadku wszystkich lotów wewnątrzwspólnotowych dłuższych niż 1500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości pomiędzy 1500 a 3500 kilometrów; lub

c) o cztery lub więcej godzin w przypadku wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b),

pasażerowie otrzymują od obsługującego przewoźnika lotniczego:

i) pomoc określoną w art. 9 ust. 1 lit. a) i art. 9 ust. 2[[9]]; oraz

ii) gdy oczekiwany w sposób uzasadniony czas odlotu nastąpi co najmniej dzień po terminie poprzednio zapowiedzianego odlotu, pomoc określoną w art. 9 ust. 1 lit. b) i c); oraz

iii) gdy opóźnienie wynosi co najmniej pięć godzin, pomoc określoną w art. 8 ust. 1 lit. a)[[10]].

2. W każdym przypadku pomoc jest oferowana w ramach limitów czasowych określonych powyżej w odniesieniu do poszczególnego przedziału odległości".

9. Artykuł 7 zatytułowany „Prawo do odszkodowania" stanowi:

„1. W przypadku odwołania do niniejszego artykułu, pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości:

a) 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1500 kilometrów;

b) 400 EUR dla wszystkich lotów wewnątrzwspólnotowych dłuższych niż 1500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1500 do 3500 kilometrów;

9 — Zobacz pkt 11 niniejszej opinii.

10 — Zobacz pkt 10 niniejszej opinii.

c) 600 EUR dla wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b).

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.

2. Jeżeli pasażerom zaoferowano, zgodnie z art. 8, zmianę planu podróży do ich miejsca docelowego na alternatywny lot, którego czas przylotu nie przekracza planowego czasu przylotu pierwotnie zarezerwowanego lotu:

a) o dwie godziny w przypadku wszystkich lotów o długości do 1500 kilometrów; lub

b) o trzy godziny w przypadku wszystkich lotów wewnątrzwspólnotowych dłuższych niż 1500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1500 do 3500 kilometrów; lub

c) o cztery godziny w przypadku wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b),

obsługujący przewoźnik lotniczy może pomniejszyć odszkodowanie przewidziane w ust. 1 o 50%.

[…]”.

10. Artykuł 8 zatytułowany „Prawo do zwrotu należności lub zmiany planu podróży” stanowi:

„1. W przypadku odwołania do niniejszego artykułu pasażerowie mają prawo wyboru pomiędzy:

a) — zwrotem w terminie siedmiu dni […] pełnego kosztu biletu po cenie, za jaką został kupiony, za część lub części nieodbytej podróży oraz za część lub części już odbyte, jeżeli lot nie służy już dłużej jakiemukolwiek celowi związanemu z pierwotnym planem podróży pasażera, wraz z, gdy jest to odpowiednie,

— lotem powrotnym do pierwszego miejsca odlotu, w najwcześniejszym możliwym terminie;

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

c) zmianą planu podróży, na porównywalnych warunkach, do ich miejsca docelowego w późniejszym terminie dogodnym dla pasażera, w zależności od dostępności wolnych miejsc.

[…]".

11. Artykuł 9 zatytułowany „Prawo do opieki" wymienia rodzaje opieki, do jakiej uprawnieni są pasażerowie:

„1. W przypadku odwołania do niniejszego artykułu pasażerowie otrzymują bezpłatnie:

a) posiłki oraz napoje w ilościach adekwatnych do czasu oczekiwania;

b) zakwaterowanie w hotelu w przypadku:

— gdy występuje konieczność pobytu przez jedną albo więcej nocy, lub

— gdy zachodzi konieczność pobytu dłuższego niż planowany przez pasażera;

c) transport pomiędzy lotniskiem a miejscem zakwaterowania (hotelem lub innym).

2. Ponadto pasażerom bezpłatnie przysługują dwie rozmowy telefoniczne, dwa dalekopisy, dwie przesyłki faksowe lub e-mailowe.

[…]".

Postępowanie przed sądem krajowym i pytania prejudycjalne

Sprawa C-402/07 Sturgeon

12. Christipher Sturgeon i jego małżonka zarezerwowali u przewoźnika Condor Flugdienst GmbH (zwanego dalej „Condor") bilety na lot z Frankfurtu do Toronto i z powrotem dla nich samych i dwójki ich dzieci. Rodzinę w tym składzie określać będę dalej łącznie mianem „państwa Sturgeonów".

13. Lot powrotny państwa Sturgeonów z Toronto miał planowo odbyć się w dniu 9 lipca 2005 r. o godzinie 16.20. W rzeczywistości jednak start nastąpił dopiero następnego dnia. W związku z tym dotarli oni do Frankfurtu około 25 godzin później niż planowano, to jest w dniu 11 lipca 2005 r. o godzinie 7.00 lub 7.15.

14. Państwo Strurgeonowie twierdzą, że w dniu 9 lipca 2005 r. około godziny 23.30 kapitan poinformował, że lot został odwołany. Taką informację podano również na tablicy odlotów. Oddany do odprawy bagaż został zwrócony pasażerom, po czym zostali przewiezieni do hotelu, w którym mieli nocować i do którego dotarli około godziny 2.30. Następnego dnia pasażerowie musieli ponownie oddać bagaż do odprawy na stanowisku innego przewoźnika. Przydzielono im inne miejsca w samolocie i musieli powtórzyć cały proces kontroli. Numer lotu powrotnego, który odbył się następnego dnia po planowanym, odpowiadał jednak numerowi widniejącemu na ich potwierdzeniu rezerwacji.

15. Państwo Sturgeonowie uważają, że z uwagi na te okoliczności, a w szczególności ze względu na 25-godzinne opóźnienie, nie mamy tu do czynienia z opóźnieniem, ale z odwołaniem, tak że w związku z odwołaniem przysługuje im odszkodowanie w wysokości 600 EUR na osobę [11].

16. Condor utrzymuje, że lot był jedynie opóźniony.

17. Amtsgericht Rüsselsheim uznał, że lot nie był odwołany, lecz opóźniony, i z tego względu oddalił podnoszone przez państwa Sturgeonów roszczenia odszkodowawcze.

18. Wniesione przez nich odwołanie zostało oddalone przez Landgericht Darmstadt, który dopuścił jednak kasację wniesioną do Bundesgerichtshof ze względu na to, że mające tu

11 — Ponadto domagają się oni odszkodowania z tytułu utraconego wynagrodzenia, bezużytecznej rezerwacji miejsc oraz niewykorzystanych biletów kolejowych. Posiłkowo żądają oni obniżenia ceny biletu o 30%. Żadna z tych kwestii nie ma jednak znaczenia z punktu widzenia przedstawionych pytań prejudycjalnych.

zasadnicze znaczenie rozróżnienie między „odwołaniem" a „opóźnieniem" jest niejasne.

19. Bundesgerichtshof stanął na stanowisku, że uwzględnienie wniesionej przez państwa Sturgeonów kasacji zależy od wykładni art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia. Sąd ten postanowił zatem zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału Sprawiedliwości z następującymi pytaniami:

„1) Czy dla wykładni pojęcia »odwołanie« decydujące jest, czy zrezygnowano z uprzednio planowanego lotu, tak że opóźnienie, niezależnie od jego rozmiarów, nie stanowi odwołania, jeżeli linie lotnicze nie zrezygnowały z przeprowadzenia uprzednio planowanego lotu?

2) W przypadku udzielenia na pytanie pierwsze odpowiedzi przeczącej: jakie są kryteria, by stwierdzić, że opóźnienia planowanego lotu nie należy już traktować jako opóźnienie, lecz jako odwołanie? Czy odpowiedź na to pytanie zależy od rozmiarów opóźnienia?".

Sprawa C-432/07 Böck i Lepuschitz

20. Stefan Böck i Cornelia Lepuschitz zarezerwowali u przewoźnika Air France SA (zwanego dalej „Air France") przelot z Wiednia do Meksyku. Podróż obejmowała loty na trasach: w dniu 18 lutego 2005 r. z Wiednia do Paryża i z Paryża do Meksyku; w dniu 7 marca 2005 r. z Cancún do Meksyku i z Meksyku do Paryża; w dniu 8 marca 2005 r. z Paryża do Wiednia.

21. S. Böck i C. Lepuschitz podczas odprawy pasażerów planowanego w dniu 7 marca 2005 r. o godzinie 21.30 lotu AF439 z Meksyku zostali poinformowani — bez dokonania odprawy — że lot ten został odwołany z przyczyn technicznych. W odpowiedzi na prośbę o wskazanie alternatywnego połączenia uzyskali oni informację o locie Continental Airlines (zwanej dalej „Continental") nr CO1725Y, którego odlot z Meksyku przewidziany był w dniu 8 marca 2005 r. o godzinie 12.20.

22. S. Böck i C. Lepuschitz przyjęli tę ofertę. W celu otrzymania biletów musieli oni uzyskać potwierdzenie rezerwacji wydane przez przedstawicielstwo Air France w mieście Meksyk, na podstawie którego mogli odebrać bilety w kasie biletowej przewoźnika Continental. Air France zapewniła im nocleg w hotelu, posiłki oraz przewóz do i z hotelu. Ostatecznie S. Böck i C. Lepuschitz przybyli do Wiednia 21 godzin później.

23. Pozostali pasażerowie, którzy mieli podróżować w dniu 7 marca 2005 r. lotem AF439 i których rezerwacje nie zostały zmienione na lot przewoźnika Continental, odbyli lot z Meksyku do Paryża samolotem oznaczonym numerem FGSPV w dniu 8 marca 2005. Numer lotu został nieco zmieniony (AF439A), start nastąpił o godzinie 19.35, a powrót do Paryża miał miejsce w dniu 9 marca 2005 r. o godzinie 13.09. Lot ten odbywał się równolegle do lotu rejsowego linii Air France z dnia 8 marca.

24. S. Böck i C. Lepuschitz podnoszą, że Air France powinna wypłacić każdej z tych osób kwotę 600 EUR tytułem odszkodowania za odwołanie ich lotu, zgodnie z art. 5 w związku z art. 7 ust. 1 lit. c) rozporządzenia.

25. W pierwszej instancji Bezirksgericht für Handelssachen Wien oddalił powództwo, gdyż uznał, że lot zaplanowany na 7 marca 2005 r. był opóźniony, a nie odwołany w rozumieniu przepisów rozporządzenia, oraz że uprawnienie do odszkodowania nie powstaje w sytuacji, gdy mamy do czynienia jedynie z opóźnieniem.

26. S. Böck i C. Lepuschitz wnieśli odwołanie do Handelsgericht Wien, który postanowił zwrócić się do Trybunału Sprawiedliwości z następującymi pytaniami:

„1) Czy art. 5 w związku z art. 2 lit. l) i art. 6 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 […] należy interpretować w ten sposób, iż opóźnienie odlotu o 22 godziny stanowi »opóźnienie« w rozumieniu art. 6?

2) Czy art. 2 lit. l) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 powinien być interpretowany w ten sposób, że przypadki, gdy pasażerowie odbywają lot w znacząco późniejszym czasie (22 godziny) i jest to lot o rozszerzonym numerze lotu (pierwotny numer lotu uzupełniony o »A«), przy czym uczestnikami lotu jest jedynie część, mimo iż znaczna, pasażerów posiadających pierwotnie rezerwację oraz dodatkowi pasażerowie nieposiadający pierwotnie rezerwacji, nie stanowią »opóźnienia« lecz »odwołanie«?

W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie drugie:

3) Czy art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 powinien być interpretowany w ten sposób, że awaria techniczna samolotu i związana z nią zmiana planu

lotów stanowią nadzwyczajne okoliczności (których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków)?”.

27. Uwagi pisemne zostały przedstawione przez państwa Sturgeonów, S. Böcka i C. Lepuschitz, spółkę Condor i Air France, rząd austriacki, francuski, grecki, włoski, polski, szwedzki i rząd Zjednoczonego Królestwa, a także przez Komisję.

28. Podczas rozprawy uwagi ustne przestawiono w imieniu państwa Sturgeonów, S. Böcka i C. Lepuschitz, spółki Condor, rządu greckiego i rządu Zjednoczonego Królestwa, a także Komisji.

W przedmiocie rozróżnienia między „opóźnieniem” a „odwołaniem”

29. W dwóch pytaniach przedstawionych w sprawie Sturgeon sąd krajowy zwraca się o wyjaśnienie, czy dla zaistnienia „odwołania” niezbędne jest, aby zrezygnowano z uprzednio planowanego lotu, a jeśli nie, to czy opóźnienie może stać się odwołaniem po upływie pewnego czasu. W pierwszym i drugim z pytań przedstawionych w sprawie Böck i Lepuschitz do Trybunału zwrócono się o wyjaśnienie, czy dwudziestodwugodzinne opóźnienie to wciąż „opóźnienie” w rozumieniu art. 6 rozporządzenia, czy też opóźnienie takie — w połączeniu z okolicznością, że pasażerowie odbywają lot, którego numer jest zmieniony i którego uczestnikami nie są wszyscy pasażerowie posiadający pierwotną rezerwację — należy raczej uznać za odwołanie.

30. Zasadniczo oba sądy krajowe stawiają zatem pytanie, jak rozróżnić „opóźnienie” od „odwołania” w rozumieniu art. 2 ust. 1 rozporządzenia i czy po upływie pewnego czasu „opóźnienie” można potraktować jak „odwołanie” w rozumieniu rozporządzenia.

Uwagi wstępne — okoliczności uchwalenia rozporządzenia

31. W pkt 20 noty wyjaśniającej do pierwotnego projektu rozporządzenia [12] Komisja stwierdziła, że „[o]dwołanie przez przewoźnika […] oznacza odmowę wykonania usługi, do której się zobowiązał, oprócz sytuacji, w których przyczyną takiej odmowy są wyjąt-

12 — Projekt rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów COM(2001) 784 wersja ostateczna („nota wyjaśniająca do pierwotnego projektu Komisji”).

kowe okoliczności, za które przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności, takie jak niestabilna sytuacja polityczna, niekorzystne warunki pogodowe, sytuacja obniżonego bezpieczeństwa oraz niespodziewane awarie systemów bezpieczeństwa. W normalnych okolicznościach, ze względów gospodarczych, odwołanie oznacza dla pasażera niemożliwe do zaakceptowania kłopoty i opóźnienie, szczególnie wówczas, gdy następuje ono bez uprzedniego powiadomienia" [tłumaczenie nieoficjalne, podobnie jak wszystkie pozostałe tłumaczenia fragmentów noty]. W pkt 23 noty Komisja stwierdziła: „Chociaż pasażerowie przeżywają podobne niedogodności i frustracje zarówno w przypadku opóźnienia, jak i odmowy przyjęcia na pokład czy odwołania, różnica polega na tym, że przewoźnik ponosi odpowiedzialność za odmowę przyjęcia na pokład i odwołanie (o ile nie wystąpią okoliczności, na które nie ma on wpływu), lecz nie zawsze za opóźnienia. Inne powszechnie znane przyczyny opóźnień to funkcjonowanie systemów zarządzania ruchem i ograniczenia przepustowości portów lotniczych. Jak wskazano w obwieszczeniu o ochronie pasażerów, Komisja uważa, że w takich okolicznościach przewoźnicy nie powinni być zobowiązani do wypłacania odszkodowań pasażerom opóźnionych lotów".

32. Opisanie logiki rozumowania, którym Komisja posłużyła się przy dokonywaniu tego rozróżnienia, nie jest wcale proste. Nota wyjaśniająca stanowi najpierw, że linie lotnicze zawsze ponoszą odpowiedzialność za odwołania, chyba że zaistnieją wyjątkowe okoliczności, które uwalniają je od takiej odpowiedzialności (zasada ta została później odzwierciedlona w art. 5 rozporządzenia w brzmieniu, w którym zostało ono uchwalone, przy czym pojęcie „wyjątkowych okoliczności", o których wspomina Komisja, zostało zastąpione pojęciem „nadzwyczajnych okoliczności") [13]. W nocie wyjaśniającej wskazano dalej szereg okoliczności, po których zaistnieniu linie lotnicze nie ponoszą (obiektywnie) odpowiedzialności za opóźnienia. Są to — podobnie jak „wyjątkowe okoliczności" opisane wcześniej w odniesieniu do odwołań — okoliczności, za które przewoźnik lotniczy (obiektywnie) nie jest odpowiedzialny. Logika nakazywałaby, aby w nocie wyjaśniającej stwierdzono dalej (zarówno w odniesieniu do lotów odwołanych, jak i opóźnionych), że linie lotnicze nie są zobowiązane do wypłaty odszkodowania, jeżeli opóźnienie lub odwołanie nie zostało przez nie obiektywnie zawinione. W nocie tej ograniczono się jednak do stwierdzenia, iż „Komisja uważa, że w takich okolicznościach przewoźnicy nie powinni być zobowiązani do wypłacania odszkodowań pasażerom opóźnionych lotów".

33. Zaproponowane w projekcie Komisji odszkodowane było takie samo w przypadku odwołania i odmowy przyjęcia na pokład, przy czym w pkt 11 noty wyjaśniającej stwierdzono, że jego wysokość należy ustalić na „poziomie zniechęcającym". Sposób jego obliczania wyjaśniono dalej w pkt 14: „Aby zniechęcić przewoźników do odmawiania przyjęcia na pokład wszystkich pasażerów — bez względu na to, w jakiej klasie podróżują — Komisja proponuje ustalenie sztywnej stawki odszkodowania wynoszącej dwukrotność opłaty za przelot pobieranej na ogół w klasie biznes".

13 — Zobacz pkt 98–101 niniejszej opinii.

34. Być może rozróżnienie między odwołaniem a opóźnieniem, które Komisja miała na myśli w swym projekcie, dokonane zostało nie ze względu na skutki tych zdarzeń dla pasażerów, lecz na stopień odpowiedzialności przewoźnika — różnica między celową decyzją o rezygnacji z lotu ze względów handlowych („odwołanie") a podjętą w dobrej wierze próbą dostarczenia pasażerów — choć spóźnionego — do celu ich podróży wobec wystąpienia trudności zewnętrznych („opóźnienie"), w którym to przypadku od przewoźnika należy jedynie wymagać zapewnienia pewnego poziomu wsparcia. Jeżeli tak jest, to w pewnym stopniu zaszło tu najwyraźniej pomieszanie pojęć „przyczyna" i „wina". Nietrudno jest wyobrazić sobie sytuację, w której podjęta w dobrej wierze próba możliwie najszybszego dostarczenia pasażerów do celu ich podróży może wiązać się z odwołaniem zaplanowanego lotu (ponieważ stało się oczywiste, że nie odbędzie się on o czasie), a następnie zapewnieniem, by pasażerowie mogli odbyć podróż innym lotem [14]. Z kolei opóźnienie lotu, na który bilety wykupiło tylko kilku pasażerów, może być zwiększane z przyczyn, które są w istocie przyczynami handlowymi, choćby w sytuacji, w której przewoźnik lotniczy wykorzystał pierwszy dostępny samolot zastępczy do odbycia innego lotu, na który bilety zarezerwowała większa liczba pasażerów, chcąc w ten sposób uniknąć poważniejszych problemów [15]. Jeżeli projekt Komisji opierał się na zasadzie, że „linie lotnicze powinny wypłacać odszkodowanie tylko w sytuacji, gdy ponoszą winę", można by oczekiwać od Komisji, aby zaproponowała ona wprowadzenie pewnych uregulowań (i sankcji) dotyczących opóźnień będących skutkiem decyzji handlowych.

35. W toku procedury legislacyjnej najwyraźniej nie poświęcono jednak temu rozróżnieniu szczególnej uwagi, zwłaszcza że kwoty odszkodowania zostały obniżone. W przyjętym ostatecznie tekście trudno jest doszukać się kryteriów, na podstawie których dokonano rozróżnienia między „odwołaniem" a „opóźnieniem".

Dlaczego rozróżnienie między „opóźnieniem" a „odwołaniem" ma istotne znaczenie?

36. Artykuł 2 ust. 1 rozporządzenia definiuje „odwołanie" jako „nieodbycie się lotu, który był uprzednio planowany i na który zostało zarezerwowane przynajmniej jedno miejsce". Rozporządzenie nie zawiera równoważnej definicji terminu „opóźnienie". Pojęcie to nie zostało też zdefiniowane w konwencji warszawskiej ani w konwencji montrealskiej. Artykuł 19 konwencji montrealskiej stanowi jedynie — w sposób raczej ogólny — że przewoźnik lotniczy ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą z „opóźnienia w przewozie lotniczym osób, bagażu lub ładunku". Sformułowanie to obejmuje najwyraźniej liczne — jeśli nie wszystkie — sytuacje, do których odnosi się pojęcie „odwołanie lotu", i wydaje się znacznie szersze niż użyte w rozporządzeniu pojęcie „opóźnienie lotu".

37. Jednakże rozróżnienie między „opóźnieniem" a „odwołaniem" ma znaczenie na gruncie rozporządzenia. Artykuł 5 rozporzą-

14 — Biorąc pod uwagę, że odwołanie wiąże się z wypłatą pasażerom odszkodowania zgodnie z art. 7 rozporządzenia, podany przykład prowadzi do przewrotnego wniosku, że dla przewoźnika lotniczego (chociaż nie dla pasażerów) „lepiej" jest, gdy lot jest „tylko" opóźniony.

15 — Zobacz okoliczności faktyczne, które doprowadziły do wystąpienia z odesłaniem prejudycjalnym w sprawie C-396/06 Kramme, przedstawione w opinii, którą przedstawiłam w tejże sprawie (dostępnej na stronie internetowej Trybunału). Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym został cofnięty przed wydaniem wyroku.

dzenia przyznaje pasażerom, których lot został odwołany, prawo do określonego odszkodowania. Artykuł 6 nie zawiera równoważnych uregulowań dotyczących odszkodowania za opóźnienie.

38. Istotną zaletą rozporządzenia jest to, że przyznaje ono automatycznie prawo do odszkodowania pasażerom, których loty zostały odwołane. Rząd polski wskazał jednak w swych pisemnych uwagach, że wprowadzone w rozporządzeniu rozróżnienie między odwołaniem a opóźnieniem może skutkować tym, że pasażerowie znajdujący się w obiektywnie podobnych sytuacjach będą traktowani odmiennie.

39. Wobec tego konieczne staje się rozstrzygnięcie (podstawowej) kwestii, czy rozporządzenie narusza zasadę równego traktowania.

Oddziaływanie zasady równego traktowania

40. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem zasada równego traktowania lub zasada niedyskryminacji wymagają, by porównywalne sytuacje nie były traktowane w różny sposób i by różne sytuacje nie były traktowane w identyczny sposób, chyba że takie traktowanie jest obiektywnie uzasadnione [16].

41. Ważność art. 5–7 rozporządzenia w świetle zasady równego traktowania została zakwestionowana w sprawie IATA i ELFAA, jednak nie tyle z perspektywy pasażerów, co linii lotniczych.

42. W sprawie tej ELFAA twierdziła, że reprezentowane przez nią niskokosztowe linie lotnicze zostały potraktowane w dyskryminujący sposób, gdyż środki przewidziane w tych artykułach nakładają takie same obowiązki na wszystkich przewoźników lotniczych, bez rozróżnienia ze względu na ich politykę cenową i usługi, które oferują. ELFAA podniosła dalej, że prawo wspólnotowe nie nakłada takich samych obowiązków w odniesieniu do innych środków transportu, co prowadzi do wniosku, że wyodrębnianie w ten sposób transportu lotniczego ma charakter dyskryminujący.

43. Trybunał uznał, że sytuacje przedsiębiorstw prowadzących działalność w różnych sektorach transportu nie są porównywalne i że

16 — Zobacz na przykład wyroki z dnia 10 stycznia 2006 r. w sprawie C-344/04 IATA i ELFAA, Zb.Orz. s. I-403, pkt 95; z dnia 10 lipca 2008 r. w sprawie C-173/07 Emirates Airlines, Zb.Orz. s. I-5237, pkt 39.

pasażerowie poszkodowani wskutek odwołania lub dużego opóźnienia lotu znajdują się w sytuacji obiektywnie odmiennej niż pasażerowie innych środków transportu w przypadku zdarzenia tego samego rodzaju. Co więcej, szkody ponoszone przez pasażerów transportu lotniczego w przypadku odwołania lub dużego opóźnienia lotu są podobne, niezależnie od tego, z jakimi liniami lotniczymi zawarli oni umowę, i pozostają bez związku z polityką cenową tych linii [17]. Trybunał doszedł do wniosku, że „prawodawca wspólnotowy był zobowiązany do potraktowania w ten sam sposób wszystkich spółek lotniczych, nie naruszając zasady równości w odniesieniu do celu rozporządzenia nr 261/2004, to jest zwiększenia ochrony wszystkich pasażerów transportu lotniczego” [18].

44. W wyroku wydanym w sprawie IATA i ELFAA Trybunał wyraźnie potwierdził, że pierwszorzędnym celem rozporządzenia jest podniesienie poziomu ochrony wszystkich pasażerów. Stwierdzenie to stanowi w istocie podstawę analizy Trybunału i oddalenia podniesionych przez ELFAA argumentów. ELFAA twierdziła, że transport lotniczy jest porównywalny do innych form transportu. Trybunał uznał, że z punktu widzenia pasażerów poszkodowanych wskutek odwołania bądź znacznego opóźnienia tak nie jest. ELFAA twierdziła, że tradycyjne i tanie linie lotnicze nie są porównywalne. Trybunał uznał, że z punktu widzenia pasażerów poszkodowanych wskutek odwołania bądź znacznego opóźnienia są one porównywalne. Podsumowując, ELFAA zwróciła się do Trybunału o dokonanie oceny rozporządzenia z perspektywy linii lotniczych. Trybunał nie przyjął takiego podejścia i przeanalizował zarzut ELFAA (i rozporządzenie) z *perspektywy pasażerów*.

45. Warto także podkreślić, że w ramach całej swej analizy Trybunał traktował pasażerów, których loty zostały odwołane, i pasażerów, których loty były znacznie opóźnione, jako należących do *jednej kategorii*.

46. Jak stwierdził Trybunał w wyroku wydanym w sprawie Arcelor Atlantique oraz Lorraine i in., „naruszenie zasady równego traktowania poprzez odmienne traktowanie zakłada, że sytuacje, do których się odnosi, są podobne, z uwzględnieniem ich całościowej charakterystyki”. Elementy te, a więc także ich porównywalność, „winny być w szczególności określone i ocenione w *świetle przedmiotu i celu aktu wspólnotowego*, który wprowadza rzeczone rozróżnienie. Należy poza tym uwzględnić zasady i cele dziedziny prawa, do której należy sporny akt” [19].

17 — W odniesieniu do kwestii charakteru szkody w pkt 43 tego wyroku Trybunał uznał, że wszelkie opóźnienia w pasażerskim transporcie lotniczym, w szczególności duże, mogą powodować — ogólnie rzecz ujmując — powstanie dwóch rodzajów szkód. Z jednej strony zbyt długie opóźnienie powoduje szkody niemal identyczne dla wszystkich pasażerów, których naprawienie może przybrać formę ujednoliconej i natychmiastowej pomocy lub opieki dla wszystkich poszkodowanych, na przykład w formie zapewnienia napojów orzeźwiających, posiłku, zakwaterowania i rozmów telefonicznych. Z drugiej strony pasażerowie mogą ponieść szkody indywidualne, związane z powodem odbywanej przez nich podróży, których naprawienie wymaga zindywidualizowanej oceny a casu ad casum rozmiaru spowodowanych szkód i może w konsekwencji stanowić wyłącznie przedmiot zindywidualizowanego świadczenia odszkodowawczego a posteriori.

18 — Wyżej wymieniony wyrok w sprawie IATA i ELFAA, pkt 94–98; zob. także ww. wyrok w sprawie Emirates Airlines, pkt 35.

19 — Zobacz wyrok z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie C-127/07 Arcelor Atlantique oraz Lorraine i in., Zb.Orz. s. I-9895, pkt 25 i 26 (podkreślenie moje), w którym przywołano wyroki dnia 27 października 1971 r. w sprawie 6/71 Rheinmühlen Düsseldorf, Rec. s. 823, pkt 14, z dnia 19 października 1977 r. w sprawach połączonych 117/76 i 16/77 Ruckdeschel i in., Rec. s. 1753, pkt 8, z dnia 5 października 1994 r. w sprawie C-280/93 Niemcy przeciwko Komisji, Rec. s. I-4973, pkt 74, z dnia 10 marca 1998 r. w sprawach połączonych C-364/95 i C-365/95 T. Port, Rec. s. I-1023, pkt 83.

47. W wyroku w sprawie IATA i ELFAA Trybunał jednoznacznie stwierdził, że cel art. 5 (odwołanie) i art. 6 (opóźnienie) rozporządzenia wynika jasno z pierwszego i drugiego motywu tego rozporządzenia, zgodnie z którymi działanie Wspólnoty w dziedzinie transportu lotniczego powinno mieć na celu między innymi zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów oraz uwzględnienie ogólnych wymogów ochrony konsumentów, podczas gdy odmowa przyjęcia na pokład i odwołanie lub duże opóźnienie lotów powodują poważne niedogodności dla pasażerów [20].

48. W sprawie IATA i ELFAA Trybunał wyraźnie stwierdził, że ochrona pasażerów jest „bezpośrednim celem" lub „celem wyraźnie wskazanym przez prawodawcę wspólnotowego", uznając jednocześnie, że rozporządzenie może w sposób dorozumiany realizować cele drugoplanowe (takie jak zredukowanie na przyszłość liczby odwołań i dużych opóźnień lotów) [21].

49. Stanowisko to znajduje potwierdzenie w okoliczności, że — jak zaznaczył Trybunał — zakres różnych środków przyjętych przez prawodawcę wspólnotowego różni się „w zależności od rozmiaru szkody poniesionej przez pasażerów, która jest oceniana w zależności od długości opóźnienia i czasu oczekiwania na następny lot bądź czasu, w którym pasażerowie zostali poinformowani o odwołaniu lotu" [22]. Chociaż różny jest punkt odniesienia przyjęty do obliczenia czasu, to zarówno w przypadku odwołania, jak i dużego opóźnienia rozmiar szkody oceniany jest właśnie w odniesieniu do upływu czasu.

50. Wzmacnianie ochrony konsumentów jest jednym z wymienionych wyraźnie w art. 3 ust. 1 lit. t) WE rodzajów działań, jakie Wspólnota winna podejmować w celu realizacji jej ogólnych zadań określonych w art. 2 WE [23].

51. Jednakże bez względu na wagę spowodowanych uciążliwości rozporządzenie stanowi, że odwołanie lotu powoduje automatycznie nabycie prawa do odszkodowania (zgodnie z art. 7), podczas gdy opóźnienie nigdy nie rodzi takiego skutku. Jak wynika z postanowienia odsyłającego w sprawie Sturgeon i jak

20 — Zobacz ww. w przypisie 16 wyrok w sprawie IATA i ELFAA, pkt 69, wyrok z dnia 22 grudnia 2008 r. w sprawie C-549/07 Wallentin-Hermann, Zb.Orz. s. I-11061, pkt 18. W motywie 2 rozporządzenia w jednym zdaniu wspomniano o „odwołaniu i dużym opóźnieniu lotów", bez dokonania żadnego rozróżnienia między tymi pojęciami.

21 — Wyżej wymieniony w przypisie 16 wyrok w sprawie IATA i ELFAA, pkt 82 i 83 oraz opinia rzecznika generalnego L.A. Geelhoeda przedstawiona w tej sprawie, pkt 121 i 122.

22 — Wyżej wymieniony w przypisie 16 wyrok w sprawie IATA i ELFAA, pkt 85.

23 — Zobacz także opinię rzecznika generalnego L.A. Geelhoeda przedstawioną w ww. w pkt 16 sprawie IATA i ELEAA, pkt 117–119, w której rzecznik generalny odwołuje się do art. 153 ust. 2 WE (nakazującego, by prawodawstwo wspólnotowe uwzględniało wymogi ochrony konsumentów w innych obszarach polityki) i art. 95 ust. 3 WE (wymagającego wysokiego poziomu ochrony konsumentów) i stwierdza, że ochrona konsumenta jest niewątpliwie prawnie uzasadnionym celem wyraźnie przewidzianym w traktacie.

wskazała Komisja podczas rozprawy, rozporządzenie najwyraźniej oparte jest zatem na założeniu, że odwołanie zawsze wiąże się z powstaniem po stronie pasażerów większych niedogodności, i dlatego wymaga silniejszej ochrony niż „zwykłe" opóźnienie [24].

52. Wniosek ten jest dla mnie całkowicie niejasny. W istocie przyznała to także Komisja w swych pisemnych uwagach, stwierdzając, iż odwołania faktycznie nie zawsze powodują więcej niedogodności niż opóźnienia.

53. Wyobraźmy sobie pasażera A i pasażera B, którzy zarezerwowali bilety na lot z Brukseli do Nowego Jorku u różnych przewoźników, przy czym w obu przypadkach start zaplanowany jest na godzinę 8.30. Gdy pasażer A dociera na lotnisko, dowiaduje się, że jego lot został odwołany. Otrzymuje on propozycję podróżowania innym lotem do Nowego Jorku, którego start ma nastąpić dzień później, także o godzinie 8.30. Pasażer B dowiaduje się po przybyciu na lotnisko, że jego lot jest opóźniony. Ostatecznie jego lot rozpoczyna się w tym samym momencie co nowy lot pasażera A, czyli jeden dzień później niż planowana pierwotnie godzina odlotu. Zarówno pasażer A, jak i pasażer B docierają do Nowego Jorku w tym samym czasie. Obydwaj ci pasażerowie znajdują się w istocie w identycznych sytuacjach. Jednakże zgodnie z rozporządzeniem tylko pasażer A nabywa automatycznie prawo do odszkodowania.

54. Rozróżnienie między odwołaniem a opóźnieniem w postaci, w jakiej występuje ono obecnie w rozporządzeniu, wydaje się zatem niezgodne z jego celem.

55. Staje się to jeszcze bardziej oczywiste, jeśli weźmie się pod uwagę, że rozporządzenie może wywołać (odwrócony) skutek polegający na tym, że prawo do odszkodowania może nie powstać automatycznie po stronie pasażerów, którzy doznali większych niedogodności, podczas gdy może ono przysługiwać pasażerom, którzy doświadczyli mniejszych niedogodności. Wyobraźmy sobie tych samych pasażerów A i B (będących najwyraźniej „częstymi pasażerami samolotów"), którzy zarezerwowali bilety na lot z Brukseli do Nowego Jorku u różnych przewoźników, przy czym w obu przypadkach start zaplanowany jest na godzinę 10.30. Gdy pasażer A przybywa na lotnisko, dowiaduje się, że jego lot został odwołany. Jednak przewoźnik lotniczy natychmiast proponuje mu alternatywny lot, który obsługiwany jest przez innego przewoźnika i którego start zaplanowany jest na godzinę 11.00. Gdy pasażer B przybywa na lotnisko, dowiaduje się, że jego lot jest opóźniony. Start jego samolotu następuje ostatecznie o godzinie 22.30, czyli 12 godzin po planowanej godzinie odlotu. Z oczywistych względów pasażer B doświadcza w tej sytuacji większych niedogodności.

56. Pasażer A (który doświadczył nieznacznych niedogodności) będzie mógł dochodzić odszkodowania na podstawie art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 rozporządzenia. Pasażer B będzie mógł — w miarę upływu czasu — domagać się jedynie posiłków i napojów [25], kilku rozmów

24 — Porównaj motyw 12 (odwołanie) i motyw 17 (opóźnienie) w preambule rozporządzenia. Różne proponowane tam rozwiązania pozostają w bezpośredniej sprzeczności z motywem drugim, w którym uznano, że, „[o]dmowa przyjęcia na pokład i odwołanie lub duże opóźnienie lotów powodują poważne problemy i niedogodności dla pasażerów".

25 — Artykuł 6 ust. 1 lit. c) ppkt i) zawierający odesłanie do art. 9 ust. 1 lit. a). Zakładając, że lot, o którym mowa w podanym przeze mnie przykładzie, jest lotem transatlantyckim, pasażer B będzie musiał czekać aż cztery godziny, zanim uzyska „prawo do opieki" na podstawie art. 9.

telefonicznych (bądź dalekopisów, przesyłek faksowych lub e-mailowych) [26], a także (po upływie pięciu godzin) zwrotu kosztów biletu, jeżeli dalsze oczekiwanie wydaje się bezcelowe [27]. Chociaż prawo do opieki jest bez wątpienia cenne, to nie stanowi ono jednak ekwiwalentu odszkodowania, które otrzyma pasażer A.

57. W kontekście twierdzenia, że celem proponowanych przepisów ma być wzmocnienie ochrony konsumentów, w nocie wyjaśniającej towarzyszącej projektowi rozporządzenia Komisja zamieściła następujący komentarz na temat rozróżnienia między odwołaniem a opóźnieniem: „Chociaż pasażerowie przeżywają podobne niedogodności i frustracje zarówno w przypadku opóźnienia, jak i odmowy przyjęcia na pokład czy odwołania, różnica polega na tym, że przewoźnik ponosi odpowiedzialność za odmowę przyjęcia na pokład i odwołanie (o ile nie wystąpią okoliczności, na które nie ma on wpływu), lecz nie zawsze za opóźnienia" [28].

58. Wyjaśnienie to nie wytrzymuje krytyki.

59. Komisja przyznaje wyraźnie, że niedogodności doświadczane przez pasażerów są podobne bez względu na to, czy ich lot jest znacznie opóźniony, czy odwołany. Jeśli to prawda (a wydaje się, że tak), można by się spodziewać, że obie kategorie pasażerów będą traktowane w taki sam sposób (lecz nie są), gdyż w równym stopniu potrzebują one ochrony i w równym stopniu na nią zasługują. Komisja stwierdza dalej, że różnica między odwołaniem a opóźnieniem (a więc także uzasadnienie — przynajmniej domniemywane — odmiennego traktowania) polega na tym, że przewoźnik zawsze ponosi odpowiedzialność za odwołania (z wyjątkiem sytuacji, gdy tak nie jest), zaś nie zawsze ponosi odpowiedzialność za opóźnienia (zapewne z wyjątkiem przypadków, gdy odpowiedzialność taką ponosi). Nie widać tu różnicy, która mogłaby uzasadniać dokonanie takiego rozróżnienia.

60. Wydaje mi się, że stwierdzenie to (znów w kontekście wzmocnienia ochrony konsumentów) należy rozumieć w ten sposób, że w sytuacji gdy przewoźnik *nie ponosi odpowiedzialności* za powstanie niedogodności (bez względu na to, czy są one wynikiem odwołania, czy dużego opóźnienia), nie powinien on być zobowiązany do wypłaty odszkodowania, i odwrotnie — powinien je wypłacić, jeżeli odpowiedzialność taką *ponosi*. Innymi słowy odpowiedzialność przewoźnika powstaje tu nie na zasadzie ryzyka, lecz na zasadzie winy (szeroko rozumianej).

26 — Idem, zawierający odesłanie do art. 9 ust. 2.

27 — Artykuł 6 ust. 1 lit. c) ppkt iii) zawierający odesłanie do art. 8 ust. 1 lit. a).

28 — Wyżej wymieniona w przypisie 12 nota wyjaśniająca do pierwotnego projektu Komisji, pkt 23.

61. Nawet jeśli tak jest, w dalszym ciągu nie wyjaśnia to, dlaczego pasażerowie, którzy doświadczyli niedogodności w wyniku odwołania, i pasażerowie, którzy doświadczyli niedogodności w wyniku dużego opóźnienia, mają być traktowani inaczej. Zarówno duże opóźnienie, jak i odwołanie może (lecz nie musi) być wynikiem okoliczności, za które odpowiedzialność ponosi przewoźnik. Jednakże wprowadzona w rozporządzeniu różnica w traktowaniu nie jest zależna od winy przewoźnika. Zależy ona po prostu od tego, czy dane zdarzenie zostanie uznane za opóźnienie, czy za odwołanie. Z prac przygotowawczych nad rozporządzeniem nie wynika żadne inne uzasadnienie takiej różnicy w traktowaniu.

62. Najwyraźniej różnica ta sprzeciwia się zatem zasadzie równego traktowania.

63. Potwierdzeniem tej tezy jest okoliczność, że w sprawie IATA i ELFAA Trybunał wyraźnie i jednoznacznie stwierdził, że ochrona konsumentów jest głównym celem rozporządzenia. Tymczasem z punktu widzenia pasażerów osoby znajdujące się w porównywalnych sytuacjach traktowane są w odmienny sposób — jedna kategoria bardziej korzystnie (pasażerowie, których loty zostały odwołane), a druga mniej korzystnie (pasażerowie, których loty są znacznie opóźnione).

64. Na pierwszy rzut oka wydaje się także, iż główny cel rozporządzenia (wzmocnienie ochrony konsumentów) mógłby zostać osiągnięty za pomocą środków zapewniających poszanowanie zasady równego traktowania. Ocena takich środków i podjęcie decyzji w przedmiocie ich zastosowania jest oczywiście zadaniem prawodawcy wspólnotowego [29].

65. W niniejszym postępowaniu Trybunał nie usłyszał — z wyjątkiem krótkiej wzmianki rządu polskiego — żadnego argumentu, który odnosiłby się do kwestii związku przedstawionych pytań z zasadą równego traktowania. Nie rozważono zatem w wystarczającym stopniu ewentualności, że ocena rozróżnienia między opóźnieniem a odwołaniem mogłaby doprowadzić do wniosku, że sposób, w jaki te dwa pojęcia potraktowano w rozporządzeniu, wskazuje na naruszenie podstawowej zasady prawa wspólnotowego. Mam świadomość tego, iż mogą pojawić się argumenty przeciwne, których nie wzięłam pod uwagę. Dlatego zarówno instytucje, jak i państwa członkowskie winny mieć możliwość ustosunkowania się do treści dokonanej przeze mnie analizy oraz do przedstawienia argumentacji odnoszącej się do kwestii obiektywnego uzasadnienia.

29 — Wyłącznie tytułem ilustracji: można by wprowadzić ograniczenie automatycznego powstawania uprawnień odszkodowawczych do przypadków odwołania lotu bez zaoferowania w określonym czasie (na przykład dwóch godzin) połączenia alternatywnego, wprowadzając jednocześnie automatyczne uprawnienia odszkodowawcze w przypadku opóźnień przekraczających tenże okres. W przypadku odwołania (jak w omawianym przypadku) przewoźnik lotniczy nie byłby zobowiązany do wypłaty odszkodowania, gdyby był w stanie wykazać, że przyczyną opóźnienia lub odwołania były okoliczności nadzwyczajne, których nie można było uniknąć, nawet gdyby podjęte zostały wszelkie możliwe — w granicach rozsądku — działania. Równoważnym uregulowaniem należałoby objąć opóźnienia, w odniesieniu do których linie lotnicze byłyby w stanie wykazać brak swej odpowiedzialności. Gdyby uznano to za konieczne i stosowne, wskazany okres mógłby różnić się w zależności od długości lotu (tak jak w obecnym art. 6 ust. 1 i art. 7 ust. 2 rozporządzenia). Według mnie uregulowanie takie spełniałoby także wymogi zasady proporcjonalności (przywołanej wprost w ww. w przypisie 16 wyroku w sprawie IATA i ELFAA, pkt 79).

66. Proponuję zatem, aby Trybunał ponownie otworzył procedurę ustną i wezwał państwa członkowskie, Komisję, Parlament Europejski i Radę do przedstawienia dotyczących tego zagadnienia uwag.

67. Na wypadek gdyby Trybunał podzielił moje zdanie, przedstawię następujące spostrzeżenia dotyczące kwestii, czy możliwe jest dokonywanie wykładni rozporządzenia w świetle zasady równości [30].

Przesłanki świadczące o tym, że lot został odwołany

68. Pośród czynników wskazanych przed Trybunałem oraz w orzecznictwie sądów krajowych i piśmiennictwie [31] jako stanowiące przesłanki pozwalające wnioskować, że lot został odwołany, wymienić można: zmianę przewoźnika lotniczego, zmianę samolotu, zmianę numeru lotu, zmianę lotniska początkowego lub docelowego, zwrot bagażu pasażerom, ponowną odprawę pasażerów, zmieniony przydział miejsc na pokładzie, przeniesienie wszystkich pasażerów do innego samolotu lub samolotów, wydanie nowych kart pokładowych oraz okoliczność, że lot został określony jako „odwołany" przez pilota (bądź innego członka załogi) lub na tablicy odlotów.

69. Zdrowy rozsądek nakazuje sądzić, że wszystkie te czynniki świadczą o odwołaniu, a nie jedynie o opóźnieniu lotu. Im więcej z nich występuje łącznie, tym bardziej prawdopodobne jest to, że rzeczywiście mamy do czynienia z odwołaniem. Nie sądzę natomiast, by przesądzać o tym mogło zaistnienie tylko jednego z tych czynników.

70. Na przykład wyłączenie samolotu z eksploatacji nie prowadzi automatycznie do odwołania lotu, który samolot ten miał obsługiwać. Lot może jeszcze zostać wykonany, pod warunkiem że wyznaczony zostanie do jego wykonania samolot zastępczy [32]. Uważam, że bez znaczenia jest tu to, czy pasażerów ulokowano w jednym samolocie zastępczym, czy w kilku [33].

71. Podobne rozumowanie zastosować można w przypadku wszystkich innych wymienionych tu czynników. Są one typowymi elementami podróży lotniczych i mogą

30 — Wspólnotowy akt prawa pochodnego należy interpretować, na tyle, na ile to możliwe, w zgodzie z postanowieniami traktatu i ogólnymi zasadami prawa wspólnotowego Zobacz na przykład wyrok z dnia 10 lipca 2008 r. w sprawie C-413/06 P Bertelsmann i Sony Corporation of America przeciwko Impala, Zbb.Orz. s. I-4951, pkt 174 i przytoczone tam orzecznictwo.

31 — Zobacz na przykład R. Schmid, Die Bewährung der neuen Fluggastrechte in der Praxis — Ausgewählte Probleme bei der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004, *NJW*„ 2006, nr 26, s. 1843; E. Gaedtke, Fluggastrechte: Praktische Schwierigkeiten bei der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004, *Verbraucher und Recht*, 2007, s. 203, 204; B. Wagner, Verbesserung der Fluggastrechte durch die Verordnung (EG) Nr. 261/2004, *VuR*, 2006, s. 338, 339 i orzecznictwo przytoczone w tych artykułach.

32 — Zobacz opinię przedstawioną przeze mnie w ww. w przypisie 15 sprawie Kramme, pkt 39.

33 — Czynnik wymieniony w postanowieniu odsyłającym w sprawie Böck i Lepuschitz.

towarzyszyć nawet normalnie przebiegającym lotom (które nie muszą być nawet lotami opóźnionymi).

72. Komisja, popierana na rozprawie przez pełnomocników S. Böcka i C. Lepuschitz, spółki Condor i rządu greckiego, wskazuje w swych uwagach pisemnych, że zmiana numeru lotu [34] jest silną przesłanką świadczącą o odwołaniu lotu [35]. Podzielam ten pogląd.

73. Nowy numer lotu nie jest jednak niezawodną wskazówką, która umożliwiałaby odróżnienie lotów opóźnionych od lotów odwołanych. Może bowiem pojawić się konieczność zmiany numeru lotu wyłącznie z przyczyn technicznych, na które przewoźnik nie ma wpływu, podczas gdy zmianie nie ulega żaden z pozostałych parametrów lotu [36]. W takich okolicznościach zmiana numeru lotu nie może stanowić dowodu przesądzającego o zaistnieniu odwołania. Z kolei pozostawienie pierwotnego numeru lotu nie musi zawsze oznaczać, że lot nie został odwołany.

74. To samo tyczy się udzielonych przez załogę przewoźnika lotniczego bądź personel lotniska informacji o tym, że lot został odwołany. Nietrudno wyobrazić sobie nieustające, toczone przed sądami krajowymi spory o to, czy udręczony członek personelu, który poinformował oczekujących na obsłużenie pasażerów tłoczących się przy przepełnionym stanowisku odpraw o tym, że ich lot został odwołany, był upoważniony do złożenia takiego oświadczenia (bądź o to, czy członek personelu i pasażer władali wspólnym językiem w stopniu wystarczającym, aby wypowiedź ta miała to samo znaczenia dla jej nadawcy i odbiorcy). Ogłoszenie takiej informacji przez pilota bądź oficjalne wyświetlenie jej na tablicy odlotów byłoby bardziej autorytatywne, lecz niekoniecznie rozstrzygające.

75. Skoro żaden z wymienionych czynników nie ma sam w sobie rozstrzygającego znaczenia, do sądów krajowych należy dokonanie oceny — w każdej konkretnej sprawie — doniosłości każdego z nich, gdy występują one w pewnej kombinacji. Może to rodzić poważne problemy w kontekście zasady pewności prawa [37].

76. Oczywiste jest także to, że sami przewoźnicy lotniczy mają istotny wpływ na szereg

34 — Także wskazana jako czynnik w postanowieniu odsyłającym w sprawie Böck i Lepuschitz.

35 — W dotyczącym rozporządzenia dokumencie informacyjnym Komisja podobnie stwierdziła, że według niej lot „można generalnie uznać za odwołany, gdy zmianie ulega numer lotu na trasie, na którą pasażerowie dokonali rezerwacji na określony dzień i godzinę": dokument informacyjny Dyrekcji Generalnej ds. Energii i Transportu: odpowiedzi na pytania dotyczące stosowania rozporządzenia nr 261/2004, s. 3, dostępny na stronie internetowej http://ec.europa.eu/transport/air_portal/passenger_rights/doc/2008/q_and_a_en.pdf.

36 — Na przykład istnieje duże prawdopodobieństwo, że na trasie, na której dany przewoźnik zapewnia codzienne loty rejsowe, lot poniedziałkowy i wtorkowy będą oznaczone tymi samymi numerami. Gdyby lot poniedziałkowy był opóźniony o 24 godziny, należałoby zmienić jego numer lotu, aby wyeliminować możliwość pomylenia instrukcji wydawanych przez służby kontroli ruchu lotniczego, bowiem piloci lotu poniedziałkowego i wtorkowego przygotowywaliby się do startu, prosiliby o zezwolenie na kołowanie, start itd. w tym samym lub prawie w tym samym czasie.

37 — Zobacz pkt 89, 90 niniejszej opinii.

czynników, na podstawie których można odróżnić opóźnienie od odwołania. To w ich interesie gospodarczym leży podjęcie działań zmierzających do zapewnienia, aby dane zdarzenie nie zostało uznane za odwołanie, lecz za opóźnienie — bez względu na to, jak duże — oraz kwestionowanie (o ile to możliwe) twierdzeń pasażerów, że lot został w rzeczywistości odwołany [38].

Czas jako czynnik identyfikujący odwołanie

77. Upływem czasu — inaczej niż wyżej wymienionymi czynnikami — nie da się manipulować [39]. Czy nadmiernie długie opóźnienie może stać się de facto odwołaniem, pociągając za sobą powstanie uprawnień odszkodowawczych przewidzianych w art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia?

78. Państwo Sturgeonowie, S. Böck i C. Lepuschitz, rząd austriacki, francuski, grecki, włoski, polski i szwedzki, a także Komisja stoją na stanowisku, że po upływie pewnego czasu opóźnienie może zostać uznane za odwołanie. Jednakże rząd Zjednoczonego Królestwa uważa, iż tylko prawodawca wspólnotowy mógł we właściwy sposób ustanowić upływu czasu czynnikiem pozwalającym na dokonanie rozróżnienia między tymi dwoma zdarzeniami. Spółka Condor podnosi, że art. 19 konwencji montrealskiej przyznaje pasażerom prawo do odszkodowania w sytuacji, gdy ich lot jest opóźniony. Względy ochrony pasażerów nie wymagają zatem, aby duże opóźnienie kwalifikować jako odwołanie w rozumieniu art. 5 rozporządzenia.

79. Odniosę się zwięźle do ostatniego z tych argumentów. Konwencja montrealska rzeczywiście ma zastosowanie we Wspólnocie. Przewiduje ona rekompensatę opartą na zasadzie naprawienia szkody. W konkretnym przypadku rekompensata taka może być dla danego pasażera korzystniejsza aniżeli niepowiązane z obowiązkiem udowodnienia rzeczywistej szkody odszkodowanie zryczałtowane przewidziane w art. 7 ust. 1 rozporządzenia. System przewidziany w rozporządzeniu ma inną formę i stanowi uzupełnienie systemu ustanowionego w art. 19 konwencji montrealskiej [40]. Pasażerom, których lot został odwołany, wypłaca się odszkodowanie na podstawie art. 7 ust. 1 rozporządzenia, „bez

38 — W sprawozdaniu na temat praktycznych skutków rozporządzenia Komisja wyraziła niepokój o to, że dla uniknięcia roszczeń o wypłatę odszkodowań linie lotnicze mogą przekwalifikowywać odwołania na duże opóźnienia, chociaż nie była ona w stanie przedstawić w tym względzie jasnego dowodu statystycznego (tzn. wykazać spadku liczby odwołań, któremu towarzyszyłby wzrost liczby opóźnień) potwierdzającego stosowanie takich praktyk: zob. komunikat Komisji wystosowany do Parlamentu Europejskiego i Rady na podstawie art. 17 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 na temat funkcjonowania i rezultatów niniejszego rozporządzenia ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, COM (2007) 168 wersja ostateczna, pkt 4.1.2. Niniejsze odesłania są dowodem na to, że przewidywano pojawienie się problemów w tym zakresie.

39 — Porównaj dosadne spostrzeżenie Screwtape'a (starego diabła uczącego swego bratanka sztuki kuszenia), który stwierdza, że ludzie zawsze chcą posiadać „swój" czas: „Ludzie zawsze wysuwają roszczenia do własności, które brzmią równie zabawnie zarówno w niebie, jak i w piekle" (C.S. Lewis, *The Screwtape Letters*, 1942, s. 112 i 113).

40 — Artykuł 12 ust. 1 rozporządzenia jasno wskazuje, że zryczałtowane odszkodowanie, o którym mowa w art. 7 ust. 1, nie powinno zastępować rekompensaty przewidzianej w konwencji montrealskiej.

narażania [ich] na niedogodności związane z sądowym dochodzeniem roszczeń odszkodowawczych” [41]. Jeżeli duże opóźnienie i odwołanie powodują po stronie pasażerów podobne niedogodności, wymogi ochrony pasażerów nakazują, aby w odniesieniu do obu tych zdarzeń możliwe było skorzystanie z wygodnego systemu automatycznego odszkodowania zryczałtowanego. Stwierdzenie to wystarczy, by obalić argument podniesiony przez spółkę Condor.

80. A jak ocenić należy główny argument, że po upływie pewnego czasu opóźnienie staje się de facto odwołaniem?

81. Zdrowy rozsądek nakazuje twierdzić, że czas jest oczywiście czynnikiem pozwalającym na określenie, czy lot został odwołany. Jeżeli szereg wyżej wymienionych czynników występuje łącznie lub jeśli lot jest opóźniony o nadmiernie długi czas, istnieje bardzo duże prawdopodobieństwo, że w rzeczywistości lot został odwołany.

82. Ponadto — jak stwierdziła Komisja na rozprawie — z chwilą dokonania przez pasażera rezerwacji lotu w sposób dorozumiany zawarta zostaje umowa z przewoźnikiem lotniczym, której przedmiotem jest przewóz z miejsca A do miejsca B w określonym czasie. Jeżeli start samolotu jest nadmiernie opóźniony, trudno jest przyjąć, że dany lot pozostaje wciąż lotem „który był uprzednio planowany” [42]. A zatem, jeśli dany lot rejsowy wykonywany jest codziennie o tej samej godzinie, to w normalnych warunkach okoliczność, że jego start wciąż jeszcze nie nastąpił, mimo że odbył się już start lotu zaplanowanego na dzień następny, stanowi silną przesłankę, na podstawie której można wnioskować, że pierwszy z tych lotów został odwołany [43].

83. Wykładnia pojęcia „opóźnienie” — wobec braku jego definicji — powinna zostać przeprowadzona w świetle całości przepisów rozporządzenia oraz celów, których osiągnięciu ono służy [44]. Potraktowanie upływu czasu jako czynnika mającego istotne znaczenie przy ustalaniu, czy w danym przypadku nastąpiło odwołanie, uwydatniłoby oczywiście cel rozporządzenia, jakim jest wzmocnienie ochrony pasażerów. Z przyjęciem takiego podejścia wiążą się jednak dwa problemy. Po pierwsze powstaje pytanie, jak należy rozumieć termin nadmierne opóźnienie? Po drugie, czy można dokonywać wykładni rozporządzenia, która prowadziłaby do wniosku, że nadmierne opóźnienie stanowi de facto odwołanie?

41 — Zobacz ww. w przypisie 16 wyrok w sprawie IATA i ELFAA, pkt 45, w którym Trybunał wyjaśnił różnicę między systemem ustanowionym w konwencji montrealskiej a automatycznym prawem do opieki przyznanym w art. 6 rozporządzenia w odniesieniu do opóźnienia.

42 — Zobacz definicję pojęcia „odwołanie” w art. 2 ust. 1 rozporządzenia.

43 — Nie sugeruję bynajmniej, że w sytuacji gdy lot wykonywany jest raz w tygodniu, postąpienie zgodnie z tą wskazówką miałoby oznaczać, że odszkodowanie z tytułu odwołania może być dochodzone dopiero po starcie lotu zaplanowanego na kolejny tydzień.

44 — Zobacz analogicznie ww. w przypisie 16 wyrok w sprawie Emirates Airlines, pkt 27, 28.

Kiedy opóźnienie jest „nadmierne”?

84. Komisja trafnie zwraca uwagę na to, że rozporządzenie nie zawiera podstawy, na której możliwe byłoby wskazanie konkretnego punktu czasowego, po przekroczeniu którego opóźnienie należy uznać za odwołanie. Rozporządzenie jasno wskazuje, że opóźnienie może trwać dłużej niż pięć godzin [art. 6 ust. 1 ppkt iii)] oraz że może ono przedłużyć się do dnia następnego, a może nawet jeszcze bardziej [art. 6 ust. 1 ppkt ii) w związku z art. 9 ust. 1 lit. b) tiret pierwsze].

85. Rząd francuski zaznacza, że rozporządzenie zawiera szereg elementów mogących służyć tu jako wskazówki. Według art. 6 ust. 1 rozporządzenia czas, z którego upływem wiąże się powstanie zobowiązania do zapewnienia określonych form opieki, różni się w zależności od długości lotu: dwie lub więcej godzin w przypadku lotów do 1500 kilometrów [45], trzy lub więcej godzin w przypadku wszystkich lotów wewnątrzwspólnotowych dłuższych niż 1500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości pomiędzy 1500 a 3500 kilometrów [46] oraz cztery lub więcej godzin w przypadku wszystkich innych lotów [47]. Prawodawca wspólnotowy uzależnił zatem prawo do opieki od długości lotu — pasażerowie podróżujący na dłuższej trasie muszą czekać dłużej na uzyskanie prawa do opieki [48].

86. Rozstrzygnięcie kwestii, kiedy opóźnienie zaczyna być „nadmierne”, a tym samym staje się odwołaniem, mogłoby nastąpić w oparciu o różne wskazane w tych przepisach okresy. Jednak by stać się „nadmiernym”, opóźnienie musi być znacząco dłuższe od każdego z tych okresów. Powstaje tu pytanie: o ile dłuższe?

87. Według mnie dokładne i odpowiednio precyzyjne określenie czasu, jaki musi upłynąć, by opóźnienie stało się „nadmierne”, nie jest możliwe.

88. To do sądu krajowego należałaby w każdej konkretnej sprawie ocena i rozstrzygnięcie — nie tyle na podstawie precyzyjnego przepisu prawa wspólnotowego, co pewnej kombinacji krajowej tradycji prawnej, zdrowego rozsądku i intuicji — czy w danym przypadku opóźnienie było „nadmierne” i czy należy je uznać za de facto odwołanie.

45 — Litera a)
46 — Litera b).
47 — Litera c).

48 — Zobacz podobnie art. 7 ust. 2 i analogicznie art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt ii) i ppkt iii) rozporządzenia. W motywach rozporządzenia nie przedstawiono żadnego uzasadnienia uzależnienia prawa do opieki od długości lotu, a uzależnienie takie może być podyktowane nie tyle jakąś głębszą logiką, która towarzyszyłaby relatywizacji potrzeb pasażerów, co pragmatyczną oceną akceptowalnego ciężaru gospodarczego, jaki można nałożyć na przewoźników lotniczych (przy uwzględnieniu typowych opóźnień lotów krótko-, średnio- i długodystansowych).

Z dotychczasowego orzecznictwa wynika, że sądy krajowe prezentują bardzo zróżnicowane podejścia do kwestii, czy czas należy uwzględniać — a jeżeli tak, to w jakim zakresie — przy rozstrzyganiu, czy mamy do czynienia z odwołaniem [49]. Poza potwierdzeniem, że czas może być istotnym czynnikiem przy ustalaniu, czy miało miejsce odwołanie, oraz że planowaną długość lotu należy wziąć pod uwagę przy ocenianiu, czy opóźnienie stało się nadmierne, Trybunał nie jest w stanie udzielić sądom krajowym konkretnych i pomocnych wytycznych.

Czy opóźnienie można potraktować jako de facto odwołanie?

89. Będąca wynikiem takiego stanu rzeczy różnorodność rezultatów może kłócić się z zasadą pewności prawa.

90. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem zasada pewności prawa — będąca jedną z ogólnych zasad prawa wspólnotowego — wymaga, aby przepisy prawne były jasne, precyzyjne i przewidywalne co do ich skutków, w szczególności gdy mogą mieć skutki niekorzystne dla jednostek i przedsiębiorstw [50]. Zasada ochrony uzasadnionych oczekiwań i zasada pewności prawa stanowią zatem część wspólnotowego porządku prawnego i z tego względu muszą być przestrzegane przez instytucje wspólnotowe [51]. Ważne jest oczywiście, aby zarówno pasażerowie, jak i przewoźnicy lotniczy znali zakres swych praw i obowiązków. Jeżeli to sądom krajowym państw członkowskich pozostawi się rozstrzyganie kwestii, kiedy opóźnienie należy uznać za „nadmierne", wyniki takich rozstrzygnięć nie będą dla stron dostatecznie jasne, precyzyjne i przewidywalne.

91. Gdyby możliwe było dokładne określenie chwili, w której opóźnienie staje się nadmierne, bądź ustanowienie zestawu kryteriów, które mogłyby stanowić dla sądów krajowych skuteczne wytyczne, udzielenie odpowiedzi na to pytanie wiązałoby się z dokonaniem wyboru między przyjęciem bardzo teleologicznego podejścia do ochrony konsumentów a dokonaniem czysto literalnej wykładni przepisów rozporządzenia.

92. Według mnie wybór, jakiego należy dokonać w rozpatrywanym przypadku, jest prostszy.

49 — Zobacz na przykład orzecznictwo przytoczone w pracach wymienionych w przypisie 31.

50 — Zobacz wyrok z dnia 18 grudnia 2005 r. w sprawie C-337/07 Altun, Zb.Orz. s. I-10323, pkt 60, i przytoczone tam orzecznictwo. W odniesieniu do tej zasady i zasady uzasadnionych oczekiwań w ogólności zob. na przykład S. Schønberg, *Legitimate Expectations in Administrative Law*, 2000.

51 — Wyrok z dnia 19 marca 2009 r. w sprawie C-256/07 Mitsui & Co. Deutschland, Zb.Orz. s. I-1951, pkt 31 i przytoczone tam orzecznictwo.

93. Jakikolwiek liczbowy próg decydujący o powstaniu danego prawa oznaczałby powstanie dwóch grup — grupy, której udało się uzyskać dane prawo, i grupy, której się to nie udało — a przy określaniu takiego progu prawodawca musi uważać, by nie naruszyć zasady równego traktowania. Może on wybrać jakąś liczbę, a następnie bronić tezy, że jego wybór jest obiektywnie uzasadniony, dopóki nie zostanie on zakwestionowany ze względu na to, że narusza tę zasadę. Wybór takiej magicznej liczby jest w istocie prerogatywą prawodawcy. Ponieważ *każda* liczba ma w pewnym stopniu arbitralny charakter, arbitralność ta stanowi jedną z cech takiej prerogatywy (swobodne uznanie legislacyjne).

94. Prawodawca wspólnotowy może zatem wybrać konkretny okres (na przykład 23 i pół godziny, 24 godziny, 25 godzin czy 48 godzin) z którego upływem wiązać się będzie powstanie prawa do odszkodowania. Trybunał możliwości takiej nie ma. Próba określenia takiej liczby byłaby próbą wyczytania z rozporządzenia czegoś, co nie wynika po prostu z jego treści, i stanowiłaby uzurpację przez władzę sądowniczą prerogatywy zastrzeżonej dla prawodawcy.

95. Mówiąc bardziej ogólnie, *bez względu na to, jaki próg zostałby wybrany*, na gruncie przepisów rozporządzenia w jego obecnym kształcie wszystkim pasażerom lotów odwołanych w dalszym ciągu przysługiwałoby powstające automatycznie prawo do odszkodowania, podczas gdy w przypadku opóźnień prawo to przysługiwałoby jedynie pasażerom lotów opóźnionych nadmiernie (jakkolwiek Trybunał postanowiłby zdefiniować to pojęcie). Niektórzy pasażerowie znajdujący się w obiektywnie podobnych sytuacjach w dalszym ciągu byliby traktowani odmiennie. Niektórzy pasażerowie, którzy doświadczyli jedynie nieznacznych niedogodności, wciąż uzyskiwaliby odszkodowanie w sposób automatyczny, podczas gdy inni, którzy doświadczyli poważniejszych niedogodności, pozostawaliby bez prawa do odszkodowania [52].

Wnioski dotyczące zagadnień związanych z opóźnieniem i odwołaniem

96. Wydaje mi się, że chcąc uniknąć Scylli (symbolizującej tu oczywistą dyskryminację pasażerów, których loty są nadmiernie opóźnione, w porównaniu do pasażerów, którzy ze względu na odwołanie lotu uzyskują odszkodowanie w sposób automatyczny), nieuchronnie wpadamy na Charybdę (symbolizującą tu brak pewności prawa). Co więcej, wskazanych wyżej trudności związanych z poszanowaniem zasady równego traktowania nie da się uniknąć poprzez przyjęcie teleologicznego podejścia do definiowania terminu „nadmierne opóźnienie". Według mnie trudności te są nierozerwalnie związane ze strukturą rozporządzenia w jego obecnym kształcie.

52 — Zobacz przykłady podane w pkt 53, 55, 56 niniejszej opinii.

97. Ponieważ nie sądzę, aby problem ten można było „naprawić" dzięki zastosowaniu nawet bardzo konstruktywnej wykładni, proponuję, aby Trybunał na nowo otworzył procedurę ustną na podstawie art. 61 regulaminu Trybunału Sprawiedliwości i wezwał państwa członkowskie, Komisję, Parlament Europejski oraz Radę do przedstawienia uwag na temat kwestii, czy art. 5 i art. 7, a także art. 6 rozporządzenia — w szczególności zaś wprowadzone w nich rozróżnienie między odwołaniem a opóźnieniem — są nieważne w świetle zasady równego traktowania.

W przedmiocie wykładni pojęcia „nadzwyczajne okoliczności"

98. W trzecim z pytań przedstawionych w sprawie Böck i Lepuschitz sąd krajowy zwraca się o wyjaśnienie kwestii, czy problemy techniczne z samolotem i będące ich skutkiem zmiany w rozkładzie lotów są objęte zakresem pojęcia „nadzwyczajne okoliczności".

99. Kwestię tę omówiłam szczegółowo w opinii przedstawionej w sprawie Kramme [53], jednak złożony w tej sprawie wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym został cofnięty przed wydaniem wyroku przez Trybunał. Podobny wniosek złożono później w sprawie Wallentin-Hermann [54].

100. W wyroku tym Trybunał uznał, art. 5 ust. 3 rozporządzenia „należy interpretować w ten sposób, że problem techniczny, który wystąpił w statku powietrznym, skutkujący odwołaniem lotu, nie jest objęty pojęciem »nadzwyczajne okoliczności« w rozumieniu tego przepisu, chyba że problem ten jest następstwem zdarzeń, które — ze względu na swój charakter lub źródło — nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie" [55].

101. Takiej samej odpowiedzi należy oczywiście udzielić na pytanie trzecie przedstawione w sprawie Böck i Lepuschitz.

53 — Wyżej wymienionej w przypisie 15.
54 — Wyżej wymienionej w przypisie 20.
55 — Wyżej wymieniony w przypisie 20 wyrok w sprawie Wallentin-Hermann, pkt 34.

Wnioski

102. Wobec powyższego proponuję, aby:

1) przed udzieleniem odpowiedzi na pytania przedstawione przez Bundesgerichtshof oraz na pierwsze i drugie z pytań przedstawionych przez Handelsgericht Wien Trybunał na nowo otworzył procedurę ustną na podstawie art. 61 regulaminu postępowania i wezwał państwa członkowskie, Komisję, Parlament Europejski oraz Radę do przedstawienia uwag na temat kwestii, czy art. 5 i art. 7, a także art. 6 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 w zakresie, w jakim wprowadzają one rozróżnienie między odwołaniem a opóźnieniem (bez względu na jego długość), są nieważne w świetle zasady równego traktowania;

2) po rozstrzygnięciu tej kwestii na trzecie z pytań przedstawionych przez Handelsgericht Wien udzielona została następująca odpowiedź:

Artykuł 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że problem techniczny, który wystąpił w statku powietrznym, skutkujący odwołaniem lotu, nie jest objęty pojęciem „nadzwyczajne okoliczności" w rozumieniu tego przepisu, chyba że problem ten jest następstwem zdarzeń, które — ze względu na swój charakter lub źródło — nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie.