

UZASADNIENIE

wyroku z dnia 29 stycznia 2021 roku

Pozwem z dnia 29 maja 2020 r. (data prezentaty) (...) spółka akcyjna z siedzibą w W. (poprzednio P. R.) domagała się zasądzenia od W. A. Hungary Z.. z siedzibą w B. (Węgry) kwoty 50 euro wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie liczonymi od dnia 28 września 2019 r. do dnia zapłaty oraz kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego.

W uzasadnieniu pozwu powód wskazał, że na podstawie umowy cesji nabył od A. G. wierzytelność z tytułu opóźnienia lotu z dnia 16 lipca 2019 roku, którym podróżował z (...) (K.) do W. C. A. ((...)) realizowanego przez pozwanego przewoźnika, przysługującą mu względem pozwanego na podstawie rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie EWG nr 295/91. Powód wskazał, że pismem nadanym w dniu 14 sierpnia 2019 roku strona pozwana została zawiadomiona o dokonaniu przelewu wierzytelności oraz wezwana do zapłaty należnej kwoty w ciągu 30 dni. Pomimo wezwania do zapłaty, nie doszło do ugodowego rozwiązania sporu. (pozew, k. 2-4).

W skutecznie wniesionym sprzeciwie od nakazu zapłaty strona pozwana wniosła o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie na swoją rzecz kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych. Pozwana spółka podniosła, że wypłacona kwota odszkodowania z tytułu opóźnienia lotu została pomniejszona o dochodzoną kwotę 50 euro z uwagi na brzmienie art. 17.4.9. Ogólnych Warunków Przewozu W. A., w którym mowa o tym, że przewoźnik nalicza opłatę administracyjną w kwocie 50 euro w przypadku dokonania cesji wierzytelności. W związku z tym, zdaniem pozwanego, o tę kwotę należało pomniejszyć przysługujące odszkodowanie następcy prawnemu pasażera. (sprzeciw od nakazu zapłaty, k. 32-33).

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

A. G. miał zaplanowany na dzień 16 lipca 2019 r. lot o numerze W6 1540 na trasie R. – W., realizowany przez przewoźnika W. A. Hungary Z.. z siedzibą w B. (Węgry). Lot ten uległ opóźnieniu, wynoszącemu ponad trzy godziny (okoliczności bezsporne; dowód: karta pokładowa, k. 10).

W dniu 18 lipca 2019 roku A. G. zawarł z (...) spółka akcyjna z siedzibą w W. umowę przelewu wierzytelności nr (...), na podstawie której przelał na rzecz cesjonariusza wierzytelność związaną z opóźnionym lotem (dowód: umowa cesji k. 8-9).

Następnie pismem nadanym w dniu 14 sierpnia 2019 r., powód zawiadomił W. A. Hungary Z.. z siedzibą w B. (Węgry) o zawarciu z A. G. umowy przelewu wierzytelności oraz wezwał pozwanego do zapłaty kwoty 400 euro, w terminie 7 dni, na wskazany numer rachunku bankowego, pod rygorem skierowania sprawy na drogę postępowania sądowego (dowody: przedsądowe wezwanie do zapłaty, k. 6; powiadomienie o zawarciu umowy cesji wierzytelności, k. 7; potwierdzenie nadania, k. 11).

Strona pozwana W. A. Hungary Z.. z siedzibą w B. przelała kwotę 350 euro na konto powoda, jednocześnie potrącając od żądanej kwoty 50 euro w związku z brzmieniem art. 17.4.9 Ogólnych Warunków Przewozu Pasażerów i Bagażu obowiązujących od 13 sierpnia 2018 r. u pozwanego przewoźnika. Zgodnie z powołanym przepisem, aby pokryć koszty ponoszone przez W. A. w związku z cesją, W. A. nalicza opłatę administracyjną za cesję, na każde scedowane roszczenie, na każdego pasażera, w aktualnej kwocie opublikowanej na stronie internetowej. Cedent i cesjonariusz są solidarnie odpowiedzialni za uiszczenie opłaty za cesję i podniesienie dodatkowych kosztów wynikających z cesji. W. A. może odliczyć opłatę za cesję od kwoty należnej klientowi lub cesjonariuszowi. (okoliczności bezsporne, dowód: ogólne warunki przewozu, k. 57-73)

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie wyżej wskazanych dokumentów. Okoliczności stanu faktycznego jako przyznane przez stronę przeciwną, Sąd na podstawie art. 229 k.p.c. i 230 k.p.c. uznał za udowodnione, ponadto znajdują one potwierdzenie w złożonych do akt dokumentach, co do wiarygodności których Sąd nie miał wątpliwości, ponieważ składają się na spójny, logiczny, korelujący ze sobą obraz stanu faktycznego poddany ocenie Sądu w rozpoznawanej sprawie.

Sąd zważył, co następuje:

Powództwo zasługiwało na uwzględnienie.

Powód wywodził swoje roszczenie z umowy cesji wierzytelności, którą zawarł z pasażerem przedmiotowego rejsu A. G.. Na tej podstawie podnosił, że przysługuje mu prawo do odszkodowania z tytułu opóźnienia lotu na podstawie Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady – Rozporządzenie WE nr 261/2004.

Zgodnie z treścią art. 509 § 1 k.c. wierzyciel może bez zgody dłużnika przenieść wierzytelność na osobę trzecią (przelew), chyba że sprzeciwiałoby się to ustawie, zastrzeżeniu umownemu albo właściwości zobowiązania. Natomiast zgodnie z § 2 wraz z wierzytelnością przechodzą na nabywcę wszelkie związane z nią prawa, w szczególności roszczenie o zaległe odsetki.

Powód opierał swoje roszczenia na regulacji zawartej w Rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającym wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającym rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz. U. UE L 2004/46/1). Ochrona na podstawie przepisów tego Rozporządzenia obejmuje nie tylko pasażerów lotów regularnych, ale również pasażerów lotów nieregularnych, w tym także loty stanowiące część zorganizowanych wycieczek (motyw piąty Rozporządzenia). W myśl art. 5 ust. 1 lit. c Rozporządzenia w przypadku odwołania lotu pasażerowie, których to odwołanie dotyczy 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
- (...). 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.

Stosownie do art. 7 ust. 1 rozporządzenia pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości:

- a) 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1.500 kilometrów,
- b) 400 EUR dla wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1.500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1.500 do 3.500 kilometrów,
- c) 600 EUR dla wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b).

Przy określeniu odległości, podstawą jest ostatni cel lotu, do którego przybycie pasażera nastąpi po czasie planowanego przylotu na skutek opóźnienia spowodowanego odmową przyjęcia na pokład lub odwołaniem lotu.

Uprawnienie do żądania odszkodowania zostało rozszerzone na pasażerów lotów opóźnionych, jeżeli poniosą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, tzn. jeżeli przybędą do ich miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu. Taką wykładnię przyjął Trybunał

Sprawiedliwości w wyroku z dnia 19 listopada 2009 roku w sprawach połączonych C-402/07 i C 432/07 mających za przedmiot wnioski o wydanie na podstawie art. 234 WE orzeczeń w trybie prejudycjalnym, złożone w postępowaniu C. S., G. S., A. S. p-ko (...) (C-402/07) oraz S. B., K. L. p-ko A. France SA (C-432-07). Jak zauważył Trybunał „Artykuły 5, 6 i 7 rozporządzenia nr 261/2004 ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów należy interpretować w ten sposób, że do celów stosowania prawa do odszkodowania pasażerów opóźnionych lotów można traktować jak pasażerów odwołanych lotów oraz że mogą oni powoływać się na prawo do odszkodowania przewidziane w art. 7 tego rozporządzenia, jeżeli z powodu tych lotów poniosą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, tzn. jeżeli przybędą do ich miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu.

Między stronami niniejszego postępowania było bezsporne, że A. G. był pasażerem lotu realizowanego przez pozwanego o nr W6 1540 w dniu 16 lipca 2019 r. z Reykjavíku do W., a lot ten był opóźniony o ponad 3 godziny. Nie budziło wątpliwości, że odległość liczona metodą po ortodromie, pomiędzy lotniskiem w R. a portem lotniczym w W., wynosiła powyżej 1.500 kilometrów, jednakże mniej niż 3 500 kilometrów.

Pozwany na gruncie niniejszej sprawy nie kwestionował swojej odpowiedzialności za opóźniony lot, w tym nie powoływał się na zaistnienie nadzwyczajnych okoliczności, o których mowa w art. 5 ust. 3 Rozporządzenia. Pozwany wypłacił powodowi część należnego odszkodowania. Naliczył jednak, zgodnie z art. 17.4.9. Ogólnych Warunków Przewozu (dalej jako (...)), opłatę administracyjną za cesję wynoszącą 50 euro, o którą pomniejszył wypłacone odszkodowanie. Takie działanie pozwanego uznać jednak należało za nieprawidłowe.

Przede wszystkim Sąd wskazuje, że zgodnie z art. 15 ust. 1 Rozporządzenia 261/2004 nie można ograniczyć ani uchylić się od odpowiedzialności w stosunku do pasażerów wynikającej z niniejszego rozporządzenia, szczególnie w drodze klauzuli wyłączającej lub ograniczającej zawartej w umowie przewozu. Rozporządzenie nr 261/2004, 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, a w szczególności jego art. 15, należy interpretować w ten sposób, że stoi ono na przeszkodzie klauzuli zawartej w ogólnych i wcześniej opublikowanych warunkach wykonywania lub świadczenia usług przewoźnika lotniczego, która ogranicza lub wyklucza jego odpowiedzialność w przypadku odmowy przyjęcia na pokład pasażera z przyczyn związanych z niewłaściwymi dokumentami podróży, pozbawiając w ten sposób pasażera ewentualnego prawa do odszkodowania (por. wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 30 kwietnia 2020 r. C-584/18 (LEX nr 2956891)). Sąd orzekający nie ma wątpliwości, że klauzula z art. 17.4.9. Ogólnych Warunków Przewozu stanowi naruszenie art. 15 ust. 1 powyższego Rozporządzenia i nie może skutkować obniżeniem odszkodowania wobec pasażera. Samo to stanowiło już podstawę do oddalenia powództwa.

Należało również mieć na względzie treść art. 3851 § 1 kodeksu cywilnego, zgodnie z którym postanowienia umowy zawieranej z konsumentem, nieuzgodnione indywidualnie, nie wiążą go, jeżeli kształtują jego prawa i obowiązki w sposób sprzeczny z dobrymi obyczajami, rażąco naruszając jego interesy (niedozwolone postanowienia umowne). Zgodnie z § 3 nieuzgodnione indywidualnie są te postanowienia umowy, na których treść konsument nie miał rzeczywistego wpływu. W szczególności odnosi się to do postanowień umowy przejętych z wzorca umowy zaproponowanego konsumentowi przez kontrahenta. Natomiast „rażące naruszenie interesów konsumenta” oznacza nieusprawiedliwioną dysproporcję praw i obowiązków na jego niekorzyść w określonym stosunku obligacyjnym, natomiast „działanie wbrew dobrym obyczajom” w zakresie kształtowania treści takiego stosunku obligacyjnego wyraża się w tworzeniu przez partnera konsumenta takich klauzul umownych, które godzą w równowagę kontraktową tego stosunku (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 13 lipca 2005 roku, I CK 832/04).

Na gruncie niniejszej sprawy niewątpliwym jest, że postanowienia zawarte w (...), nie były uzgodnione z pasażerem indywidualnie, bowiem konsument nie miał wpływu na ich treść. Okoliczność tę ma obowiązek wykazać przedsiębiorca, a w niniejszej sprawie pozwany nawet nie podjął takiej próby. Postanowienia umowy przewidujące opłatę za cesję należało również uznać za sprzeczne z zasadami współżycia społecznego ze względu na całkowity

brak ekwiwalentności świadczeń. Pozwany nie przedstawił bowiem nawet przybliżonych kosztów, jakie poniósł w związku z dokonaniem cesji roszczenia przez pasażera, a co więcej nawet nie powoływał się na fakt ich poniesienia. Trudno przy tym wydedukować, jakie dodatkowe obciążenia miałby ponieść przewoźnik w związku z tym, że pasażer opóźnionego lotu nie decyduje się na samodzielne wystąpienie z roszczeniem, a dokonuje cesji wierzytelności. Słusznie zauważa strona powodowa, że pozwany zarówno w stosunku do samego pasażera, jak i w stosunku do ewentualnego cesjonariusza musi podjąć takie same czynności – zidentyfikować podstawę roszczenia oraz wypłacić kwotę odszkodowania. Należy zatem uznać, że obciążenie opłatą za cesję, w sytuacji gdy nie jest ona związana z żadnymi dodatkowymi kosztami, które ponosi przewoźnik ogranicza prawo do dochodzenia odszkodowania na podstawie Rozporządzenia 261/2004 i godzi w ogólną zasadę zbywalności praw wyrażoną w art. 57 § 1 k.c., z której wynika, iż nie można przez czynności prawną wyłączyć ani ograniczyć uprawnienia do przeniesienia, obciążania, zmiany lub zniesienia prawa, jeżeli według ustawy prawo to jest zbywalne. Zauważyć należy, że zgodnie z art. 509 § 1 k.c. wierzyciel może bez zgody dłużnika przenieść wierzytelność na osobę trzecią (przelew), chyba że sprzeciwiałoby się to ustawie, zastrzeżeniu umownemu albo właściwości zobowiązania. Przepis ten umożliwia ograniczenie lub wyłączenie możliwości przelewu wierzytelności, jednak z okoliczności sprawy nie wynika, aby takie zastrzeżenie zawarto albo aby wynikało ono z ustawy, czy właściwości zobowiązania. Należy przy tym podkreślić, że prawo do dochodzenia roszczenia z Rozporządzenia 261/2004 nie wynika z umowy, a z bezwzględnie obowiązujących przepisów prawa unijnego. Jak zauważył Sąd Najwyższy w uzasadnieniu postanowienia z dnia 21 sierpnia 2014 r. w sprawie III CZP 44/14 przyjęty reżim odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego wychodzi poza ramy odpowiedzialności kontraktowej, w szczególności poza ramy umowy przewozu. Podróż lotnicza może odbywać się na podstawie samodzielnej umowy o przewóz zawartej pomiędzy pasażerem i przewoźnikiem, może też być realizowana na podstawie mieszanej umowy o usługę turystyczną. Dlatego też odpowiedzialność wynikająca z przepisów powołanego Rozporządzenia, jako że nie wynika z umowy, nie może być wyłączona, ani ograniczona w umowie przewozu - bez względu na to, jakie przepisy będą miały do niej zastosowanie (w tym przypadku: czy prawa węgierskiego, czy polskiego). Przewidziana w Ogólnych Warunkach Przewozu opłata za cesję jest niczym innym, jak właśnie próbą ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika. Powyższej oceny nie zmienia w żaden sposób przez pozwanego okoliczność, że konsument już na samym początku zgadza się na otrzymanie odszkodowania w niższej kwocie zawierając umowę cesji, na podstawie której otrzymuje mniejszą kwotę aniżeli wynikająca z Rozporządzenia. Po pierwsze należy zauważyć, że jest to suwerenne uprawnienie konsumenta do dokonania wyboru, czy realizować uprawnienie do odszkodowania za opóźniony lot samodzielnie, czy też za pośrednictwem wyspecjalizowanego podmiotu, który trudni się tego typu działalnością. Po drugie warunki umowy przelewu mogą być różne, natomiast przewoźnik pobiera stałą opłatę 50 euro ze cesję wierzytelności abstrahując od tego, na jakich zasadach konsument zbył wierzytelność. Wreszcie należy zauważyć, że jakkolwiek konsument, który decyduje się na cesję wierzytelności nie otrzymuje pełnej kwoty odszkodowania przewidzianej w Rozporządzeniu, to wynika to z faktu, że cesjonariusz ponosi określone wydatki związane z obsługą wierzytelności i jej dochodzeniem (częstokroć) przed sądem, czego unika pasażer decydując się na przelew. Natomiast, jak zostało już zauważone, przewoźnik w związku z cesją nie ponosi żadnych dodatkowych kosztów. Nie wiadomo zatem, co ma rekompensować opłata za cesję.

Mając na uwadze przedstawioną wyżej argumentację należało przyjąć, że brak było jakichkolwiek podstaw do pomniejszenia wypłaconego powodowi odszkodowania i dlatego Sąd zasądził na jego rzecz od pozwanego dochodzoną kwotę 50 euro. Pozwany nie zgłaszał przy tym żadnych innych zarzutów, które mogłyby skutkować oddaleniem powództwa.

W przedmiocie odsetek za opóźnienie sąd orzekł na podstawie art. 481 § 1 k.c., zgodnie z którym jeżeli dłużnik opóźnia się ze spełnieniem świadczenia pieniężnego, wierzyciel może żądać odsetek za czas opóźnienia, chociażby nie poniósł żadnej szkody i chociażby opóźnienie było następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi. Stosownie do art. 455 k.c., jeżeli termin spełnienia świadczenia nie jest oznaczony ani nie wynika z właściwości zobowiązania, świadczenie winno być spełnione niezwłocznie po wezwaniu dłużnika do wykonania świadczenia. Ustawodawca nie określił terminu zapłaty odszkodowania za opóźniony lot. Żądanie zapłaty odsetek za opóźnienie uzależnione jest zatem od wcześniejszego wezwania do zapłaty. Mając na uwadze datę wezwania do zapłaty oraz 30

dniowy termin na jego rozpatrzenie, odsetki zostały zasądzone zgodnie z żądaniem powoda, a mianowicie od dnia 8 listopada 2019 r.

Rozstrzygnięcie o kosztach procesu, Sąd wydał w pkt 2 wyroku, w oparciu o zasadę odpowiedzialności za jego wynik, na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c. Mając na uwadze fakt, że pozwany przegrał w całości, zobowiązany jest do zwrotu powodowi kosztów procesu. W niniejszym postępowaniu na koszty, jakie poniósł powód składają się: opłata od pozwu w kwocie 30 zł, opłata za czynności profesjonalnego pełnomocnika procesowego będącego adwokatem w wysokości 90 zł ustalona na podstawie § 2 pkt 1 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie, opłata skarbową od pełnomocnictwa w kwocie 17 zł, tj. łącznie 137 zł.

Sędzia M. H.