Zbiór Orzeczeń

OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO
YVES'A BOTA
przedstawiona w dniu 15 maja 2012 r.[1]

Sprawy połączone C-581/10 i C-629/10

Emeka Nelson,
Bill Chinazo Nelson,
Brian Cheimezie Nelson (C-581/10)
przeciwko
Deutsche Lufthansa AG
[wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Amtsgericht Köln (Niemcy)]
i
TUI Travel plc,
British Airways plc,
easyJet Airline Co. Ltd,
International Air Transport Association,
The Queen (C-629/10)
przeciwko
Civil Aviation Authority

[wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Zjednoczone Królestwo)]

Transport — Wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów — Prawo do odszkodowania w przypadku opóźnienia lotu — Zgodność tego prawa z konwencją montrealską

1. Niniejsze sprawy dotyczą wykładni i ważności art. 5, 6 i 7 rozporządzenia (WE) nr 261/2004[2].

2. W przedstawionych Trybunałowi pytaniach Amtsgericht Köln (sąd okręgowy w Kolonii, Niemcy) i High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (sąd najwyższy, Zjednoczone Królestwo) pragną w rzeczywistości dowiedzieć się, czy Trybunał potwierdza wykładnię tych przepisów dokonaną w wyroku z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych Sturgeon i in.[3], zgodnie z którą pasażerów lotów opóźnionych można utożsamiać z pasażerami lotów odwołanych do celów stosowania prawa do odszkodowania, przy czym pasażerowie ci mogą powoływać się na prawo do odszkodowania przewidziane w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, jeżeli z powodu tych lotów poniosą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, czyli jeżeli przybędą do ich miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu[4].

1 — Język oryginału: francuski.

2 — Rozporządzenie 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 — Wyrok w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07, Zb.Orz. s. I-10923.

4 — Punkt 69.

3. W niniejszej opinii zaproponuję Trybunałowi, aby potwierdził tę wykładnię i orzekł, że art. 5, 6 i 7 tego rozporządzenia są zgodne z Konwencją o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisaną w Montrealu w dniu 9 grudnia 1999 r.[5], jak również z zasadą proporcjonalności i zasadą pewności prawa.

I – Ramy prawne

A – *Uregulowania międzynarodowe*

4. Konwencja montrealska została zatwierdzona w imieniu Wspólnoty Europejskiej decyzją 2001/539/WE[6] i weszła w życie w stosunku do Unii Europejskiej w dniu 28 czerwca 2004 r.

5. Artykuł 19 konwencji montrealskiej przewiduje, że 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.

6. Artykuł 29 konwencji montrealskiej stanowi:

„W przewozie osób, bagażu i ładunku jakiekolwiek powództwo dla uzyskania odszkodowania, jakkolwiek uzasadnione, zarówno na podstawie niniejszej konwencji, jak i z umowy lub deliktu, może zostać wszczęte wyłącznie z zastrzeżeniem warunków i takich granic odpowiedzialności, jak określone w niniejszej konwencji, bez uszczerbku dla tego, kim są osoby mające prawo wniesienia pozwu i jakie są ich odpowiednie uprawnienia. W każdym takim postępowaniu sądowym zadośćuczynienie, odszkodowania z nawiązką lub jakiekolwiek inne odszkodowanie niekompensacyjne nie są zasądzane".

B – *Uregulowania Unii*

7. W motywie 1 rozporządzenia nr 261/2004 wskazano, że działanie Wspólnoty w dziedzinie transportu lotniczego powinno mieć na celu, między innymi, zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów.

8. W motywie 14 tego rozporządzenia przewidziano, że zobowiązania przewoźników lotniczych powinny być ograniczone lub ich odpowiedzialność wyłączona, w przypadku gdy zdarzenie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można by było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Okoliczności te mogą w szczególności zaistnieć w przypadku destabilizacji politycznej, warunków meteorologicznych uniemożliwiających dany lot, zagrożenia bezpieczeństwa, nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu oraz strajków mających wpływ na działalność przewoźnika.

9. Zgodnie z motywem 15 omawianego rozporządzenia za nadzwyczajne okoliczności powinno się uważać sytuację, gdy decyzja kierownictwa lotów w stosunku do danego samolotu spowodowała danego dnia powstanie dużego opóźnienia, przełożenie lotu na następny dzień albo odwołanie jednego lub więcej lotów tego samolotu pomimo podjęcia przez zainteresowanego przewoźnika wszelkich racjonalnych środków, by uniknąć tych opóźnień lub odwołań lotów.

5 — Zwaną dalej „konwencją montrealską".

6 — Decyzja 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).

10. Artykuł 5 rozporządzenia nr 261/2004 ma następujące brzmienie:

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

[…]

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

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 [by] było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

[…]”.

11. Artykuł 6 tego rozporządzenia 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; 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).

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

12. Artykuł 7 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Prawo do odszkodowania”, ustala w swoim ust. 1 ryczałtową kwotę odszkodowania w zależności od długości danego lotu. Otóż zgodnie z tym przepisem pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1500 kilometrów, 400 EUR dla wszystkich lotów wewnątrzwspólnotowych dłuższych niż 1500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1500 do 3500 kilometrów oraz 600 EUR dla wszystkich innych lotów nienależących do żadnej z powyższych kategorii.

II – Okoliczności faktyczne postępowań przed sądami krajowymi

A – *Sprawa C-581/10*

13. E. Nelson zarezerwował, dla siebie i swoich dwóch córek, miejsca na lot o numerze LH 565 na trasie Lagos–Frankfurt nad Menem, który miał się rozpocząć w dniu 27 marca 2008 r., o godz. 22.50. W dniu 28 marca 2008 r., około godz. 2.00, jego lot został odwołany ze względu na usterkę techniczną w systemie sterowania przednim podwoziem samolotu. E. Nelson wraz ze swoimi córkami zostali więc zakwaterowani w hotelu. W dniu 28 marca 2008 r., o godz. 16.00 zostali przewiezieni z hotelu na lotnisko, ponieważ ich samolot został zastąpiony przez maszynę, która przyleciała z Frankfurtu nad Menem (Niemcy). Lot na trasie Lagos–Frankfurt nad Menem rozpoczął się ostatecznie w dniu 29 marca 2008 r., o godz. 1.00. Sąd krajowy wyjaśnia, że ów lot miał ten sam numer, czyli LH 565, oraz zasadniczo tych samych pasażerów, co pasażerowie, którzy mieli rezerwację na lot z dnia 27 marca 2008 r. Samolot dotarł do Frankfurtu nad Menem w dniu 29 marca 2008 r., o godz. 7.10, czyli z ponad dwudziestoczterogodzinnym opóźnieniem w stosunku do pierwotnie przewidzianego rozkładu.

14. E. Nelson uważa, że owo opóźnienie uprawnia go do ubiegania się, wraz z córkami, o odszkodowanie określone w art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004. W związku z tym wniósł on powództwo do Amtsgericht Köln w celu zasądzenia od przewoźnika lotniczego Deutsche Lufthansa AG, na rzecz każdego z nich, kwoty 600 EUR na podstawie art. 5 ust. 1 lit. c) tego rozporządzenia oraz jego art. 7 ust. 1.

15. Deutsche Lufthansa AG twierdzi, że skoro lot ten się odbył, nie można uznać go za „lot odwołany" w rozumieniu rozporządzenia nr 261/2004. W niniejszym przypadku chodzi więc o lot opóźniony, z tytułu którego rozporządzenie to nie przewiduje odszkodowania.

16. W oczekiwaniu na wydanie wyroku w ww. sprawach połączonych Sturgeon i in. sąd krajowy zawiesił postępowanie. W następstwie wydania tego wyroku postępowanie zostało wznowione. Sąd krajowy nadal ma jednak wątpliwości co do zgodności art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, którego wykładni dokonał Trybunał we wspomnianym wyroku, z konwencją montrealską. W związku z tym sąd postanowił zawiesić toczące się przed nim postępowanie i zadać Trybunałowi pytania prejudycjalne.

B – *Sprawa C-629/10*

17. Sprawa przed sądem krajowym dotyczy sporu, którego stronami są TUI Travel plc (zwana dalej „TUI Travel"), British Airways plc, easyJet Airline Co. Ltd i International Air Transport Association (Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych, zwane dalej „IATA") oraz Civil Aviation Authority (urząd lotnictwa cywilnego, zwany dalej „CAA").

18. TUI Travel jest właścicielem siedmiu przewoźników lotniczych, mających siedziby w różnych państwach członkowskich. Przewoźnicy ci wykonują przede wszystkim loty czarterowe na rzecz TUI Travel, której głównym przedmiotem działalności jest organizacja wycieczek turystycznych. IATA jest międzynarodową organizacją handlową zrzeszającą około 230 przewoźników lotniczych, którzy obsługują 93% regularnych połączeń międzynarodowych.

19. Spór przed sądem krajowym powstał w związku z wnioskiem, wystosowanym przez skarżących do CAA, w którym domagali się oni, aby organizacja ta oświadczyła, iż wykładni rozporządzenia nr 261/2004 nie będzie dokonywać w ten sposób, że rozporządzenie to nakłada na przewoźników lotniczych obowiązek wypłacania pasażerom odszkodowań z tytułu opóźnień. CAA odmówiła potwierdzenia takiej wykładni i stwierdziła, że jest ona związana ww. wyrokiem w sprawach

połączonych Sturgeon i in. W związku z tym skarżący wszczęli postępowanie przed High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court). Sąd ten postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału o udzielenie odpowiedzi na szereg pytań prejudycjalnych.

20. Postanowieniem prezesa Trybunału z dnia 30 listopada 2011 r. sprawy C-581/10 i C-629/10 zostały połączone do celów procedury ustnej oraz wydania wyroku.

III – Pytania prejudycjalne

A – *Sprawa C-581/10*

21. Amtsgericht Köln zwrócił się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy prawo do odszkodowania uregulowane w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 stanowi niekompensacyjne roszczenie odszkodowawcze w rozumieniu art. 29 zdanie drugie [konwencji montrealskiej]?

2) W jakim stosunku pozostaje, zgodnie z [ww.] orzeczeniem Trybunału w [sprawach połączonych Sturgeon i in.], prawo do odszkodowania oparte na art. 7 [rozporządzenia nr 261/2004], w sytuacji gdy pasażer znajduje się w miejscu docelowym nie wcześniej niż trzy godziny po planowym czasie przylotu, do uregulowanego w art. 19 konwencji montrealskiej roszczenia odszkodowawczego za opóźnienie, z uwzględnieniem wyłączenia zgodnie z art. 29 zdanie drugie konwencji montrealskiej [niekompensacyjnego roszczenia odszkodowawczego]?

3) Czy metoda dokonywania wykładni, na której oparte zostało ww. orzeczenie w sprawach połączonych Sturgeon i in., która dopuszcza rozszerzenie zakresu prawa do odszkodowania na podstawie art. 7 rozporządzenia na przypadki opóźnienia, jest zgodna z metodą dokonywania wykładni tego rozporządzenia, którą Trybunał zastosował w swoim orzeczeniu z dnia 10 stycznia 2008 r. w sprawie C-344/04 IATA i ELFAA (Zb.Orz. s. I-403) [W jaki sposób kryterium wykładni, na którym oparty został ww. wyrok w sprawach połączonych Sturgeon i in. dopuszczający rozszerzenie zakresu prawa do odszkodowania na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 na przypadki opóźnienia, można pogodzić z kryterium wykładni zastosowanym przez Trybunał w odniesieniu do tego samego rozporządzenia w wyroku z dnia 10 stycznia 2006 r. w sprawie C-344/04 IATA i ELFAA (Zb.Orz. s. I-403)]?".

B – *Sprawa C-629/10*

22. High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), zwrócił się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy art. 5–7 rozporządzenia […] nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że wymagają one, aby odszkodowanie przewidziane w art. 7 [tego rozporządzenia] było wypłacane pasażerom, których loty doznały opóźnienia w rozumieniu art. 6 [tego rozporządzenia], a jeśli tak, to w jakich okolicznościach?

2) W razie udzielenia odpowiedzi przeczącej na pytanie pierwsze, czy art. 5–7 rozporządzenia […] nr 261/2004 są nieważne w całości bądź w części ze względu na naruszenie zasady równego traktowania?

3) W razie udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze, czy art. 5–7 rozporządzenia […] nr 261/2004 są nieważne w całości bądź w części ze względu na a) brak spójności z konwencją montrealską; b) naruszenie zasady proporcjonalności; lub c) naruszenie zasady pewności prawa?

4) W razie udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze oraz odpowiedzi przeczącej na pytanie trzecie, jakie ograniczenia czasowe skutków orzeczenia Trybunału w niniejszej sprawie należy wprowadzić, o ile w ogóle należy je wprowadzać?

5) W razie udzielenia odpowiedzi przeczącej na pytanie pierwsze, czy [ww.] wyrok w [sprawach połączonych] Sturgeon [i in.] winien wywierać skutek między dniem 19 listopada 2009 r. a dniem wydania przez Trybunał wyroku w niniejszej sprawie, a jeśli tak, to jaki?".

IV – Moja analiza

A – *Uwagi wstępne*

23. Ponieważ niektóre pytania Amtsgericht Köln i High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) są ze sobą powiązane, proponuję, aby Trybunał rozpatrzył je w następującej kolejności.

24. W pierwszej kolejności, Amtsgericht Köln, w swoim pytaniu trzecim oraz High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) w swoim pytaniu pierwszym, w rzeczywistości zwracają się do Trybunału o potwierdzenie wykładni art. 5, 6 i 7 rozporządzenia nr 261/2004, której dokonał on w ww. wyroku w sprawach połączonych Sturgeon i in.

25. Później, w swoim pytaniu drugim, High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) zastanawia się, czy gdyby Trybunał postanowił odejść od rozstrzygnięcia wynikającego z ww. wyroku w sprawach połączonych Sturgeon i in., art. 5, 6 i 7 tego rozporządzenia byłyby nieważne ze względu na naruszenie zasady równości traktowania.

26. Następnie, pytania pierwsze i drugie Amtsgericht Köln oraz pytanie trzecie High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) dotyczą w istocie zgodności art. 5, 6 i 7 tego rozporządzenia z konwencją montrealską w zakresie, w jakim pasażerowie lotów opóźnionych mogą ubiegać się o odszkodowanie określone w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, jak również z zasadą proporcjonalności i zasadą pewności prawa.

27. W swoim pytaniu czwartym High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) pragnie się również w istocie dowiedzieć, czy skutki wyroku Trybunału, który zapadnie w rozpatrywanych sprawach, powinny zostać ograniczone w czasie, jeżeli Trybunał uzna w nim, że wykładni art. 5, 6 i 7 rozporządzenia nr 261/2004 należy dokonywać w ten sposób, że przewoźnik lotniczy ma obowiązek wypłacenia odszkodowania pasażerowi, którego lot uległ opóźnieniu.

28. Wreszcie, jeżeli Trybunał uzna, że przepisy te należy interpretować w ten sposób, że przewoźnik lotniczy nie ma obowiązku wypłacania odszkodowania pasażerowi, którego lot uległ opóźnieniu, w swoim pytaniu piątym High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) zastanawia się, jaki skutek należy wiązać z ww. wyrokiem w sprawach połączonych Sturgeon i in. między dniem 19 listopada 2009 r., czyli dniem, w którym został wydany, a dniem wydania przez Trybunał wyroku w rozpatrywanych sprawach.

B – *W przedmiocie pytań prejudycjalnych*

1. W przedmiocie prawa pasażera w ruchu lotniczym do odszkodowania w przypadku opóźnienia lotu

29. Trybunał miał już okazję ustosunkować się do kwestii, czy przewoźnik lotniczy jest, na mocy art. 5, 6, 7 rozporządzenia nr 261/2004, zobowiązany do wypłaty odszkodowania pasażerom, których loty uległy opóźnieniu. Otóż w ww. wyroku w sprawach połączonych Sturgeon i in. Trybunał orzekł, że artykuły te 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 oni stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, czyli jeżeli przybędą do ich miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu [7].

30. Niemniej toczące się przed sądami krajowymi postępowania świadczą o tym, że przewoźnicy lotniczy odmawiają stosowania tego wyroku i wypłacania odszkodowania pasażerom, którzy znajdą się w opisanej sytuacji. Przewoźnicy ci uważają bowiem, że dokonana przez Trybunał w ww. wyroku w sprawach połączonych Sturgeon i in. wykładnia art. 5, 6 i 7 tego rozporządzenia jest sprzeczna z rozwiązaniem, które Trybunał przyjął w ww. wyroku w sprawie IATA i ELFAA, oraz że Trybunał przekroczył swoje kompetencje.

31. W tym ostatnim wyroku Trybunał miał za zadanie wypowiedzieć się w przedmiocie ważności wymienionych przepisów. W szczególności sąd krajowy zastanawiał się nad kwestią ewentualnej nieważności art. 5 i 6 rozporządzenia 261/2004 ze względu na to, że miały one naruszać zasadę pewności prawa.

32. W tym względzie Trybunał orzekł w szczególności, w pkt 76 wyroku, że „o ile preambuła aktu wspólnotowego może doprecyzować jego treść […], to jednak nie może być przywoływana w celu uzasadnienia odstępstw od samych przepisów danego aktu". Trybunał stwierdził dalej, że „brzmienie [motywów 14 i 15 rozporządzenia nr 261/2004] rzeczywiście pozwala wywnioskować, że ogólnie rzecz ujmując, obsługujący przewoźnik lotniczy powinien zostać zwolniony ze wszystkich zobowiązań w przypadku nadzwyczajnych okoliczności i w związku z tym powstaje pewna niejasność pomiędzy intencją wyrażoną w ten sposób przez prawodawcę wspólnotowego a samą treścią art. 5 i 6 [tego] rozporządzenia […], które nie przyznają tej podstawie egzoneracyjnej charakteru równie ogólnego. Jednakże tego rodzaju niejasność nie ma takiego znaczenia, aby spowodować niespójność mechanizmu wprowadzonego na podstawie tych dwóch artykułów [, które same w sobie pozbawione są wszelkiej niejasności]".

33. Rząd Zjednoczonego Królestwa wywodzi z tego, że zdaniem Trybunału rozporządzenie nr 261/2004 nie przewiduje żadnego obowiązku wypłacania odszkodowania pasażerom, których loty uległy opóźnieniu, oraz że Trybunał nie podzielił poglądu, iż można się powołać na motyw 15 tego rozporządzenia, aby odpowiednio zmodyfikować znaczenie przepisów rozporządzenia [8]. W związku z tym w opinii rządu Zjednoczonego Królestwa Trybunał popełnił błąd, powołując ów motyw jako podstawę rozumowania przyjętego w ww. wyroku w sprawach połączonych Sturgeon i in. i stwierdzając, że odszkodowanie może również przysługiwać w przypadku opóźnienia.

34. Nie mogę zgodzić się z takim rozumieniem pkt 76 ww. wyroku w sprawie IATA i ELFAA, ani z poglądem, że wykładnia, której dokonał Trybunał w ww. wyroku w sprawach połączonych Sturgeon i in., jest sprzeczna z rozwiązaniem przyjętym w pierwszym z tych wyroków.

7 — Punkt 69 tego wyroku.

8 — Punkty 35–38 uwag rządu Zjednoczonego Królestwa w sprawie C-581/10.

35. Punktu tego nie należy bowiem rozpatrywać w oderwaniu od jego kontekstu. Jak już wspomniano, w postępowaniu, które zakończyło się wydaniem ww. wyroku w sprawie IATA i ELFAA, Trybunał miał się wypowiedzieć w przedmiocie ważności art. 5, 6 i 7 rozporządzenia nr 261/2004. Skarżący w tej sprawie podnosili, że rozporządzenie to przewiduje w motywach 14 i 15 w niespójny sposób, że nadzwyczajne okoliczności mogą ograniczać lub wyłączać odpowiedzialność obsługujących przewoźników lotniczych w przypadku odwołania lub dużego opóźnienia lotu, podczas gdy art. 5 i 6 tego rozporządzenia, które regulują ich obowiązki w takim przypadku, przewidują tego rodzaju wyłączenie odpowiedzialności wyłącznie w zakresie obowiązku wypłaty rekompensaty [9].

36. Skarżący ci byli w rzeczywistości zdziwieni faktem braku w części artykułowanej rozporządzenia nr 261/2004 wyłączenia obowiązku udzielenia pomocy i zapewnienia opieki pasażerom w przypadku opóźnienia lotu spowodowanego nadzwyczajnymi okolicznościami Zdaniem skarżących motywy 14 i 15 tego rozporządzenia wskazują, że przewoźnik lotniczy powinien być zwolniony z wszelkiej odpowiedzialności, niezależnie od jej rodzaju, z tytułu nadzwyczajnych okoliczności, nie tylko wówczas, gdy lot został odwołany, lecz także w przypadku jego opóźnienia. Skarżący twierdzili więc, że motywy te, rozpatrywane w związku z art. 6 tego rozporządzenia, dotyczącego opóźnienia lotu, są źródłem niejasności, co narusza zasadę pewności prawa [10].

37. To właśnie w odniesieniu do tego argumentu Trybunał orzekł, w pkt 76 ww. wyroku w sprawie IATA i ELFAA, że tego rodzaju niejasność nie ma takiego znaczenia, aby spowodować niespójność mechanizmu wprowadzonego na podstawie art. 5 i 6 rozporządzenia nr 261/2004, które same w sobie są pozbawione wszelkich niejasności. Innymi słowy, Trybunał moim zdaniem uznał, że niejasność, która może powstać na gruncie brzmienia motywów 14 i 15 tego rozporządzenia w żaden sposób nie umniejsza faktu, że z części artykułowanej rozporządzenia jasno wynika, iż wyjątek oparty na nadzwyczajnych okolicznościach nie ma charakteru ogólnego i dotyczy jedynie obowiązku wypłaty odszkodowania.

38. W związku z tym nie można moim zdaniem wyciągać z tej analizy wniosku, zgodnie z którym wykładnia art. 5, 6 i 7 tego rozporządzania dokonana przez Trybunał w ww. wyroku w sprawach połączonych Sturgeon i in. kłóci się z rozwiązaniem, które przyjął on w ww. wyroku w sprawie IATA i ELFAA.

39. Jeśli chodzi o samą zasadę wypłacania odszkodowania pasażerowi w ruchu lotniczym, którego lot uległ opóźnieniu o trzy i więcej godzin, mając na uwadze, że strony postępowań przed sądami krajowymi nie przedstawiły żadnych nowych argumentów, które mogłyby podważyć wykładnię tych przepisów, jakiej Trybunał dokonał w ww. wyroku w sprawach połączonych Sturgeon i in., nie rozumiem, dlaczego Trybunał miałby odejść od tej wykładni.

40. W wyroku tym Trybunał dokonał funkcjonalnej wykładni rozporządzenia nr 261/2004 [11]. Wykładnia art. 5, 6 i 7 tego rozporządzenia została podparta odniesieniem do jego motywu 15 i opiera się na celu tego aktu, który, jak przypominam, służy zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony pasażerów lotniczych, którzy stanęli wobec problemu odmowy przyjęcia na pokład oraz odwołania lub opóźnienia lotów, co stanowi dla nich poważne i podobne problemy i niedogodności związane z transportem lotniczym [12].

9 — Zobacz pkt 75 tego wyroku.

10 — Zobacz w szczególności pkt 31 uwag European Low Fares Airline Association, a także pkt 132–135 uwag IATA w postępowaniu, które zakończyło się wydaniem ww. wyroku w sprawie IATA i ELFAA.

11 — Zobacz pkt 41, 42 tego wyroku.

12 — Zobacz ww. wyrok w sprawach połączonych Sturgeon i in., pkt 44.

41. W rzeczywistości Trybunał dokonał wykładni a contrario motywu 15 rozporządzenia nr 261/2004. Motyw ten wskazuje bowiem, że „za nadzwyczajne okoliczności [które powodują wyłączenie obowiązku wypłaty odszkodowania] powinno się uważać sytuację, gdy decyzja kierownictwa lotów w stosunku do danego samolotu spowodowała danego dnia powstanie dużego opóźnienia, przełożenie lotu na następny dzień albo odwołanie jednego lub więcej lotów tego samolotu". W konsekwencji Trybunał wywnioskował z tego, w pkt 43 ww. wyroku w sprawach połączonych Sturgeon i in., że pojęcie dużego opóźnienia również jest powiązane z prawem do odszkodowania.

42. Ponadto, jak wskazał Trybunał w pkt 47 ww. wymienionego wyroku w sprawach połączonych Sturgeon i in. zgodnie z ogólną zasadą wykładni, wspólnotowy akt prawny powinien być interpretowany, tak dalece jak to możliwe, w sposób, który nie podważa jego ważności. Podobnie spośród kilku możliwych wykładni przepisu prawa wspólnotowego pierwszeństwo należy dać wykładni zapewniającej jego skuteczność (effet utile).

43. Tymczasem przyjęte przez Trybunał w tym wyroku rozwiązanie, zmierza właśnie ku temu, aby nie podważać ważności art. 5, 6 i 7 rozporządzenia nr 261/2004, dzięki wyborowi takiej wykładni, która pozwala na zapewnienie skuteczności jego przepisów. W pkt 52 tego wyroku Trybunał zauważył bowiem, że rozporządzenie ma na celu naprawienie w sposób ujednolicony i natychmiastowy poniesionych przez pasażerów szkód polegających na stracie czasu, które ze względu na ich nieodwracalny charakter mogą zostać złagodzone jedynie poprzez wypłatę odszkodowania. Trybunał przyjął, że pasażerowie, których lot został odwołany, oraz pasażerowie, których lot jest opóźniony, ponoszą analogiczną szkodę, polegającą na stracie czasu, a co za tym idzie, do celów stosowania prawa do odszkodowania przewidzianego w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, znajdują się w sytuacjach porównywalnych [13].

44. W związku z tym odmienne traktowanie tych pasażerów, którzy przecież znajdują się w sytuacjach porównywalnych, byłoby sprzeczne z zasadą równego traktowania. Z tego właśnie powodu Trybunał orzekł, w pkt 61 ww. wyroku w sprawach połączonych Sturgeon i in., że pasażerowie lotów opóźnionych mogą powoływać się na prawo do odszkodowania przewidziane w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004.

45. Trybunał stwierdził ponadto, że opóźnienie należy uznawać za duże, co tym samym otwiera możliwość ubiegania się o odszkodowanie, jeżeli pasażerowie przybędą do ich miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu. Taka wykładnia pojęcia „duże opóźnienie", użytego w motywie 15 tego rozporządzenia, również spotkała się z krytyką, w szczególności ze strony przewoźników lotniczych i doktryny, ze względu na to, że czas ten został określony w sposób arbitralny i nie znajduje uzasadnienia w tym rozporządzeniu.

46. Nie podzielam tej opinii. W pierwszej kolejności należy przypomnieć, że zasada pewności prawa, która stanowi zasadę podstawową prawa Unii, wymaga w szczególności, by uregulowanie było jasne i precyzyjne, tak by podlegające mu podmioty mogły ustalić w sposób jednoznaczny swoje prawa i obowiązki oraz podjąć w konsekwencji odpowiednie kroki [14]. W odniesieniu do sytuacji pasażerów w ruchu lotniczym, których lot uległ opóźnieniu, i przewoźników lotniczych, oznacza to, że ci pierwsi powinni wiedzieć, od jakiego momentu mogą dochodzić odszkodowania, a ci drudzy powinni wiedzieć, od jakiego momentu są zobowiązani do jego wypłacenia. Wprowadzenie ograniczenia czasowego pozwala uniknąć sytuacji, w której sądy krajowe dokonywałyby różnej wykładni pojęcia dużego opóźnienia, co prowadziłoby do niepewności prawa [15]. Pasażerowie, którzy ponieśli stratę czasu wynoszącą cztery godziny, w pewnych państwach członkowskich mogliby uzyskać odszkodowanie, lecz w innych już nie, ze względu na to, że niektóre sądy krajowe mogłyby orzec, iż takie opóźnienie należy

13 — Ibidem, pkt 54.

14 — Zobacz ww. wyrok w sprawie IATA i ELFAA, pkt 68 i przytoczone tam orzecznictwo.

15 — Zobacz w tym zakresie pkt 88–90 opinii rzecznika generalnego E. Sharpston w sprawie zakończonej wydaniem ww. wyroku w sprawach połączonych Sturgeon i in.

uznawać za duże opóźnienie w rozumieniu rozporządzenia nr 261/2004, podczas gdy inne mogłyby orzec, że wcale tak nie jest. Takie rozwiązanie prowadziłoby nie tylko do niepewności prawa, lecz także do nierównego traktowania pasażerów w ruchu lotniczym, którzy jednakowoż znajdowaliby się w identycznej sytuacji.

47. W drugiej kolejności, aby ustalić stratę czasu, powyżej której pasażerowie opóźnionego lotu mogą domagać się odszkodowania, należy przypomnieć, że Trybunał oparł się na sytuacji pasażerów lotów odwołanych, których plan podróży został zmieniony zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia nr 261/2004, przyjmując, że ich sytuacja jest porównywalna do sytuacji pasażerów, których lot uległ opóźnieniu, oraz że pasażerowie obu tych kategorii są co do zasady informowani w tym samym momencie o zajściu, które czyni ich transport lotniczy trudniejszym [16]. Ponadto obie kategorie pasażerów przybywają do miejsca docelowego w terminie późniejszym niż pierwotnie przewidziany, i ponoszą w konsekwencji analogiczną stratę czasu [17]. Trybunał stwierdził następnie, że pasażerom, których plan podróży został zmieniony zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia nr 261/2004, przysługuje prawo do odszkodowania przewidzianego w art. 7 tego rozporządzenia, jeżeli przewoźnik nie zaoferował im zmiany planu podróży, umożliwiającej im wylot nie wcześniej niż godzinę przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej dwie godziny po planowym czasie przylotu. Pasażerowie ci nabywają więc prawo do odszkodowania, jeżeli poniesiona przez nich strata czasu jest równa co najmniej trzem godzinom w stosunku do czasu trwania transportu pierwotnie przewidzianego przez przewoźnika [18].

48. Trybunał orzekł więc, że pasażerowie lotów opóźnionych mogą powoływać się na prawo do odszkodowania przewidziane w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, jeżeli z powodu tych lotów poniosą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, czyli jeżeli przybędą do ich miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu [19].

49. W konsekwencji, mając na uwadze wszystkie powyższe uwagi, uważam, że wykładni art. 5, 6 i 7 rozporządzenia nr 261/2004 należy dokonywać w ten sposób, że pasażerowie lotów opóźnionych mogą 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, czyli jeżeli przybędą do ich miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu.

50. W związku z tym nie ma potrzeby udzielania odpowiedzi na drugie pytanie High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court).

2. W przedmiocie zgodności art. 5, 6 i 7 rozporządzenia nr 261/2004 z konwencją montrealską, zasadą proporcjonalności i zasadą pewności prawa

51. Amtsgericht Köln zastanawia się w istocie, w jaki sposób prawo do odszkodowania przewidziane w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 łączy się z art. 19 i 29 konwencji montrealskiej w zakresie, w jakim te ostatnie postanowienia wykluczają inne niż kompensacyjne odszkodowanie za szkody wynikłe z opóźnienia w przewozie lotniczym osób.

16 — Wyżej wymieniony wyrok w sprawach połączonych Sturgeon i in., pkt 55, 56.

17 — Ibidem, pkt 56.

18 — Ibidem, pkt 57.

19 — Ibidem, pkt 61.

52. Ponadto High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) w rzeczywistości zastanawia się, czy jeżeli Trybunał stwierdzi, że pasażerowie lotów opóźnionych mogą domagać się odszkodowania przewidzianego w art. 7 tego rozporządzenia, przepis ten jest nieważny w całości bądź w części, ze względu na niezgodność z konwencją montrealską, naruszenie zasady proporcjonalności lub naruszenie zasady pewności prawa.

53. Co się tyczy zgodności prawa do odszkodowania przewidzianego w art. 7 omawianego rozporządzenia z art. 19 i 29 konwencji montrealskiej, należy przypomnieć, iż Trybunał orzekł, że wszelkie opóźnienia w transporcie lotniczym mogą powodować – ogólnie rzecz ujmując – powstanie dwóch rodzajów szkód, a konkretnie, z jednej strony, szkody niemal identyczne dla wszystkich pasażerów, których naprawienie może przybrać formę ujednoliconej i natychmiastowej pomocy lub opieki dla wszystkich poszkodowanych, z drugiej strony zaś 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 [20].

54. Konwencja montrealska reguluje warunki przyznawania odszkodowań w odniesieniu do tego drugiego rodzaju szkód [21]. Ponieważ pomoc pasażerom i opieka przewidziane w art. 6 rozporządzenia nr 261/2004 w przypadku dużego opóźnienia lotu stanowią ujednolicony i natychmiastowy środek służący naprawieniu szkody, nie należą one do środków, względem których konwencja ta określa warunki, w jakich mogą być egzekwowane [22].

55. Podobnie jak pomoc i opieka, odszkodowanie przewidziane w art. 7 tego rozporządzenia stanowi ujednolicony i natychmiastowy środek służący naprawieniu szkody, która w przypadku pasażera w ruchu lotniczym, którego lot uległ opóźnieniu, polega na nieodwracalnej stracie czasu [23]. To, że tak jest, znajduje potwierdzenie w ryczałtowym charakterze tego odszkodowania, którego wysokość nie zależy od rodzaju indywidualnej szkody, lecz od odległości, która została lub miała zostać pokonana, a także w jego ogólnym charakterze, jako że odszkodowanie to należy się bez różnicy wszystkim pasażerom spełniającym warunki jego otrzymania.

56. W konsekwencji uważam, że art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 jest zgodny z art. 19 i 29 konwencji montrealskiej.

57. Co się tyczy przestrzegania zasady proporcjonalności, Trybunał miał już okazję wypowiedzieć się w przedmiocie zgodności art. 7 omawianego rozporządzenia z tą zasadą [24]. Trybunał orzekł w tym względzie, że środki przewidziane w art. 5 i 6 tego rozporządzenia [25] już same w sobie umożliwiają natychmiastowe naprawienie niektórych szkód poniesionych przez pasażerów w przypadku odwołania lub dużego opóźnienia lotu i w związku z tym umożliwiają zagwarantowanie wysokiego poziomu ochrony poszkodowanych, stanowiącego cel rozporządzenia nr 261/2004 [26].

20 — Wyżej wymieniony wyrok w sprawie IATA i ELFAA, pkt 43. Zobacz również ww. wyrok w sprawach połączonych Sturgeon i in., pkt 51.

21 — Wyżej wymieniony wyrok w sprawie IATA i ELFAA, pkt 44.

22 — Ibidem, pkt 46.

23 — Zobacz podobnie ww. wyrok w sprawach połączonych Sturgeon i in., pkt 52.

24 — Wyżej wymieniony wyrok w sprawie IATA i ELFAA, pkt 81.

25 — Środki te polegają na udzieleniu pasażerom pomocy i opieki, co przewidziano w art. 8 i 9 rozporządzenia nr 261/2004, a także wypłacie odszkodowania, co przewidziano w art. 7 tego rozporządzenia.

26 — Wyżej wymieniony wyrok w sprawie IATA i ELFAA, pkt 84.

58. Ponadto Trybunał wskazał, iż bezsporne jest, że 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. Kryteria te, służące określeniu praw pasażerów do korzystania z tych środków, nie wydają się zatem w żaden sposób sprzeczne z wymogiem proporcjonalności [27].

59. Niektóre strony w postępowaniach przed sądami krajowymi podniosły ponadto argument, zgodnie z którym odszkodowania należne pasażerom, których lot uległ opóźnieniu, prowadzą do nałożenia na przewoźników lotniczych arbitralnych i nadmiernie dotkliwych obciążeń finansowych. Takie odszkodowania są w związku z tym nieproporcjonalne, jeśli weźmie się pod uwagę cel, którego osiągnięciu służy rozporządzenie nr 261/2004.

60. W tym względzie, zgodnie z danymi przekazanymi Komisji Europejskiej przez Europejską Organizację ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (Eurocontrol), przepisy omawianego rozporządzenia dotyczące opóźnień lotów mogą dotyczyć mniej niż 1,2% lotów. Ponadto mniej niż 0,5% lotów jest opóźnionych o co najmniej trzy godziny, niezależnie od tego, czy opóźnienie spowodowane zostało nadzwyczajnymi okolicznościami, czy też nie. A więc odsetek lotów opóźnionych uprawniających do ubiegania się o odszkodowanie przewidziane w art. 7 tego rozporządzenia to mniej niż 0,15% [28].

61. Częstotliwość opóźnień wynoszących ponad trzy godziny uprawniających do ubiegania się o odszkodowanie wydaje się więc ograniczona. Z tego względu skutki odszkodowania należnego z tytułu opóźnienia wynoszącego ponad trzy godziny nie są moim zdaniem nieproporcjonalne, jeśli wziąć pod uwagę cel rozporządzenia nr 621/2004, którym, jak przypominam, jest zagwarantowanie wysokiego poziomu ochrony pasażerów w ruchu lotniczym.

62. Jest tak tym bardziej, że, jak zauważył Trybunał w ww. wyroku w sprawach połączonych Sturgeon i in., przewoźnicy lotniczy nie są zobowiązani do wypłaty odszkodowania, jeżeli są w stanie dowieść, że odwołanie lub duże opóźnienie lotu jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można by było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, to jest okoliczności, które pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego [29]. Ponadto zobowiązania nałożone przez rozporządzenie nr 261/2004 nie ograniczają prawa przewoźnika lotniczego do dochodzenia odszkodowania od jakiejkolwiek osoby, w tym osoby trzeciej, która spowodowała opóźnienie, jak przewiduje to art. 13 tego rozporządzenia [30]. Wreszcie Trybunał orzekł też, iż kwota odszkodowania należnego pasażerowi opóźnionego lotu, który przybywa do swojego miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej godzinie przylotu, może zostać obniżona – zgodnie z art. 7 ust. 2 lit. c) tego rozporządzenia – o 50%, jeżeli opóźnienie wynosi, w odniesieniu do lotu nieobjętego art. 7 ust. 2 lit. a) i b), mniej niż cztery godziny [31]. W konsekwencji obciążenia finansowe, które będzie musiał ponieść przewoźnik lotniczy w przypadku lotów opóźnionych o ponad trzy godziny, mogą być żadne lub znacząco obniżone.

63. W związku z powyższym uważam, że art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 jest zgodny z zasadą proporcjonalności.

27 — Ibidem, pkt 85.

28 — Zobacz dokument roboczy służb Komisji towarzyszący komunikatowi Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 kwietnia 2011 r. o stosowaniu rozporządzenia (WE) nr 261/2004 ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów [SEC(2011) 428 wersja ostateczna]. Dokument ten jest dostępny w języku angielskim.

29 — Zobacz pkt 67 tego wyroku.

30 — Punkt 68 tego wyroku.

31 — Wyżej wymieniony wyrok w sprawach połączonych Sturgeon i in., pkt 63.

64. Wreszcie sąd krajowy w sprawie C-629/10 zastanawia się w istocie, czy wykładnia tego przepisu, której dokonał Trybunał w ww. wyroku w sprawach połączonych Sturgeon i in., jest zgodna z zasadą pewności prawa.

65. Zdaniem skarżących w postępowaniu przed sądem krajowym w sprawie C-629/10 wykładnia ta narusza zasadę pewności prawa, gdyż nie da się jej pogodzić z jasnym i jednoznacznym brzmieniem rozporządzenia nr 261/2004, z zamysłem prawodawcy Unii ani z ww. wyrokiem w sprawie IATA i ELFAA.

66. Ze względów przedstawionych już w pkt 31–48 niniejszej opinii uważam, że wspomniana wykładnia nie jest sprzeczna z zasadą pewności prawa.

67. W świetle powyższych rozważań uważam, że art. 5, 6 i 7 rozporządzenia nr 261/2004 są zgodne z konwencją montrealską, zasadą proporcjonalności oraz z zasadą pewności prawa.

3. W przedmiocie temporalnych skutków wyroku

68. Skarżący w postępowaniu przed sądem krajowym w sprawie C-629/10 domagają się od Trybunału, aby w przypadku udzielenia przez niego odpowiedzi twierdzącej oraz przeczącej na, odpowiednio, pierwsze i trzecie pytanie High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), ograniczył skutki swojego wyroku w czasie. Skarżący chcieliby, aby art. 5, 6 i 7 rozporządzenia nr 261/2004 nie można było powoływać jako podstawy roszczeń odszkodowawczych pasażerów lotów opóźnionych, które miały miejsce przed dniem wydania wyroku w niniejszych sprawach, z wyjątkiem przypadku pasażerów, którzy swoje powództwa odszkodowawcze wnieśli przed tym dniem.

69. W tym względzie należy przypomnieć, że wykładnia przepisu prawa unijnego, dokonana przez Trybunał w ramach kompetencji przyznanej mu w art. 267 TFUE, wyjaśnia i precyzuje znaczenie oraz zakres tego przepisu, tak jak powinien lub powinien był on być rozumiany i stosowany od chwili jego wejścia w życie. Z powyższego wynika, że sądy mogą i powinny stosować zinterpretowany w ten sposób przepis również do stosunków prawnych powstałych i ukształtowanych przed wydaniem orzeczenia w sprawie wniosku o dokonanie wykładni, jeżeli ponadto spełnione są wszystkie przesłanki wszczęcia przed właściwym sądem postępowania w sprawie związanej ze stosowaniem takiego przepisu [32].

70. Mając na uwadze ryzyko poważnych konsekwencji dla przeszłości, jakie może spowodować wyrok Trybunału, może on – wyjątkowo – ograniczyć w stosunku do wszystkich zainteresowanych możliwość powoływania się na wykładnię przepisu prawa Unii dokonaną przezeń w związku z rozpatrywaniem pytania prejudycjalnego [33].

71. Trybunał stwierdził ponadto, że musi istnieć tylko jedna chwila określenia skutków w czasie dokonywanej przez Trybunał na wniosek wykładni przepisu prawa Unii. W tym zakresie zasada, zgodnie z którą ograniczenie dopuszczalne jest jedynie w samym wyroku rozstrzygającym w kwestii wykładni, o którą się zwrócono, gwarantuje równość traktowania państw członkowskich i innych podmiotów wobec prawa Unii oraz spełnia tym samym również wymagania wynikające z zasady pewności prawa [34].

32 — Zobacz w szczególności wyrok z dnia 6 marca 2007 r. w sprawie C-292/40 Meilicke i in., Zb.Orz. s. I-1835, pkt 34 i przytoczone tam orzecznictwo.

33 — Zobacz w szczególności wyrok z dnia 29 lipca 2010 r. w sprawie C-577/08 Brouwer, Zb.Orz. s. I-7489, pkt 33. Zobacz także ww. wyrok w sprawie Meilicke i in., pkt 35.

34 — Wyżej wymieniony wyrok w sprawie Meilicke i in., pkt 37.

72. W niniejszych sprawach przepisy prawa Unii, o dokonanie wykładni których zwrócono się do Trybunału, to art. 5, 6 i 7 rozporządzenia nr 261/2004. Trybunał został w istocie poproszony o rozstrzygnięcie, czy wykładni tych przepisów należy dokonywać w ten sposób, że przewoźnik lotniczy zobowiązany jest do wypłaty odszkodowania pasażerom lotów, które uległy opóźnieniu. Trybunał miał już sposobność wypowiedzenia się w przedmiocie tego pytania w ww. wyroku w sprawach połączonych Sturgeon i in.[35], zaś niniejsze pytania prejudycjalne w rzeczywistości zmierzają jedynie do uzyskania odpowiedzi, czy Trybunał potwierdza wykładnię tych przepisów, której dokonał w tym wyroku.

73. Należy jednak stwierdzić, że Trybunał nie ograniczył w czasie skutków wskazanego wyroku.

74. W konsekwencji nie należy według mnie ograniczać w czasie skutków wyroku, który zapadnie w niniejszych sprawach.

75. Ze względu na to, że proponuję, aby Trybunał na pytanie pierwsze High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), zadane w sprawie C-629/10, odpowiedział twierdząco, nie ma potrzeby udzielania odpowiedzi na pytanie piąte tego sądu.

V – Wnioski

76. W świetle całości powyższych rozważań proponuję, aby Trybunał odpowiedział na pytania prejudycjalne Amtsgericht Köln i High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) w następujący sposób:

Wykładni art. 5, 6 i 7 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, należy dokonywać w następujący sposób:

— pasażerowie lotów opóźnionych mogą powoływać się na prawo do odszkodowania przewidziane w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, jeżeli z powodu tych lotów poniosą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, czyli jeżeli przybędą do ich miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu;

— artykuły te są zgodne z Konwencją o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisaną w Montrealu w dniu 9 grudnia 1999 r. oraz zasadą proporcjonalności i zasadą pewności prawa.

35 — Zobacz pkt 69 tego wyroku.