



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (piąta izba)

z dnia 18 września 2014 r.*

Odesłanie prejudycjalne — Transport lotniczy — Wspólne zasady wykonywania przewozów lotniczych na terenie Unii Europejskiej — Rozporządzenie (WE) nr 1008/2008 — Swoboda ustalania taryf — Nadanie bagażu — Dodatkowa opłata — Pojęcie „taryfy” — Ochrona konsumentów — Nałożenie grzywny na przewoźnika z powodu nieuczciwego warunku umownego — Przepis prawa krajowego, zgodnie z którym przewóz pasażera i nadanie bagażu powinny być objęte ceną biletu lotniczego — Zgodność z prawem Unii

W sprawie C-487/12

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Juzgado de lo Contencioso-Administrativo n° 1 de Ourense (Hiszpania) postanowieniem z dnia 23 października 2012 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 2 listopada 2012 r., w postępowaniu:

Vueling Airlines SA

przeciwko

Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia,

TRYBUNAŁ (piąta izba),

w składzie: T. von Danwitz, prezes izby, E. Juhász, A. Rosas (sprawozdawca), D. Šváby i C. Vajda, sędziowie,

rzecznik generalny: Y. Bot,

sekretarz: M. Ferreira, główny administrator,

uwzględniając procedurę pisemną i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 8 stycznia 2014 r.,

rozważywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu Vueling Airlines SA przez J.M. Rodrígueza Cárcame oraz B. Garcíę Gómeza, abogados,
- w imieniu Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia przez O. Peñasa Gonzáleza oraz I. Torralbę Menę,
- w imieniu rządu hiszpańskiego przez A. Rubia Gonzáleza oraz S. Centeno Huertę, działających w charakterze pełnomocników,

* Język postępowania: hiszpański.

— w imieniu Komisji Europejskiej przez J. Riusa oraz N. Yerrell, działających w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 23 stycznia 2014 r.,

wydaje następujący

Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 22 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.U. L 293, s. 3).
- 2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy Vueling Airlines SA (zwanym dalej „Vueling Airlines”) a Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia (galicyjskim instytutem ds. konsumenckich regionalnego rządu Galicji, zwanym dalej „Instituto Galego de Consumo”) w przedmiocie nałożenia przez ów instytut na Vueling Airlines grzywny stanowiącej sankcję ze względu na treść umów o przewóz lotniczy tej spółki.

Ramy prawne

Prawo międzynarodowe

- 3 Zawarta w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r. Konwencja o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (zwana dalej „konwencją montrealską”) została podpisana przez Wspólnotę Europejską w dniu 9 grudnia 1999 r. i zatwierdzona w jej imieniu na mocy decyzji Rady 2001/539/WE z dnia 5 kwietnia 2001 r. (Dz.U. L 194, s. 38).
- 4 Artykuły 17–37 konwencji montrealskiej składają się na jej rozdział III, zatytułowany „Odpowiedzialność przewoźnika i zakres odszkodowania za szkody”.
- 5 Artykuł 17 tej konwencji, zatytułowany „[...] uszkodzenie bagażu”, stanowi:

„[...]

2. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą w razie zniszczenia, utraty lub uszkodzenia przyjętego bagażu jedynie pod warunkiem, że wydarzenie, które spowodowało zniszczenie, utratę lub uszkodzenie bagażu nastąpiło na pokładzie statku powietrznego lub podczas jakiegokolwiek okresu, w którym przyjęty bagaż był pod opieką przewoźnika. Jednakże przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności, jeśli i w takim zakresie, w jakim szkoda wynikła w wyniku wrodzonego defektu, jakości lub wady bagażu. W przypadku bagażu nieprzyjętego, w tym rzeczy osobistych, przewoźnik ponosi odpowiedzialność, jeśli szkoda wynikła z jego błędu lub błędu jego pracowników lub agentów.

3. Jeśli przewoźnik przyznaje utratę odprawionego bagażu lub bagaż nie przybył po upływie 21 dni od dnia, w którym miał przybyć, odbiorca jest uprawniony dochodzić w stosunku do przewoźnika uprawnień wynikających z umowy przewozu.

4. Jeżeli nie ustalono inaczej, w niniejszej konwencji wyraz »bagaż« oznacza zarówno przyjęty, jak i nieprzyjęty bagaż”.

Prawo Unii

- 6 Rozporządzenie nr 1008/2008 zostało przyjęte na podstawie art. 80 ust. 2 WE, odpowiadającego art. 100 ust. 2 TFUE, który należy do tytułu VI traktatu FUE, zatytułowanego „Transport”, i który pozwala na przyjęcie odpowiednich przepisów w zakresie w szczególności transportu lotniczego. Rozporządzenie to stanowi konsolidację kilku rozporządzeń, wśród których znajduje się rozporządzenie Rady (EWG) nr 2409/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie taryf i stawek za usługi lotnicze (Dz.U. L 240, s. 15).
- 7 Zgodnie z motywem 16 rozporządzenia nr 1008/2008:
„Klienci powinni mieć możliwość skutecznego porównania cen przewozów lotniczych poszczególnych przedsiębiorstw lotniczych. W związku z tym ostateczna cena, jaką klient ma zapłacić za przewóz lotniczy rozpoczynający się na terenie Wspólnoty, powinna być zawsze wskazana i uwzględniać wszelkie podatki, opłaty i należności [...]”.
- 8 Artykuł 1 tego rozporządzenia, zatytułowany „Przedmiot”, stanowiący część jego rozdziału I, zatytułowanego „Przepisy ogólne”, stanowi w ust. 1:
„Niniejsze rozporządzenie reguluje [...] ustalanie taryf wewnątrzwspólnotowych przewozów lotniczych”.
- 9 Stanowiący część tego samego rozdziału art. 2 rozporządzenia, zatytułowany „Definicje”, stanowi:
„Do celów niniejszego rozporządzenia:
[...]
4) »przewóz lotniczy« oznacza lot albo serię lotów, w których przewozi się pasażerów, ładunki lub pocztę za wynagrodzeniem lub w ramach najmu;
[...]
13) »wewnątrzwspólnotowe przewozy lotnicze« oznaczają przewozy lotnicze wykonywane na terenie Wspólnoty;
[...]
15) »sprzedaż przewozu lotniczego« oznacza sprzedaż miejsc, bez żadnej innej związanej z tym usługi, takiej jak zakwaterowanie, bezpośrednio klientom przez przewoźnika lotniczego lub jego upoważnionego agenta, lub czarterującego;
[...]
18) »taryfy lotnicze« oznaczają ceny podawane w euro lub w walucie lokalnej płacone przewoźnikom lotniczym lub ich agentom lub innym sprzedawcom biletów za przewóz pasażerów w ramach przewozów lotniczych oraz wszystkie warunki, na których ceny te mają zastosowanie, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji oraz inne usługi pomocnicze;
19) »stawki lotnicze« oznaczają ceny podawane w euro lub w walucie lokalnej płacone za przewóz ładunków oraz warunki, na których ceny te mają zastosowanie, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji oraz inne usługi pomocnicze;
[...]

- 10 Artykuł 22 rozporządzenia, zatytułowany „Swoboda ustalania taryf”, stanowiący część jego rozdziału IV, zatytułowanego „Przepisy dotyczące ustalania taryf”, stanowi w ust. 1:

„Bez uszczerbku dla [ust. 1 w art. 16, zatytułowanym »Ogólne zasady dotyczące wykonywania obowiązku użyteczności publicznej«], wspólnotowi przewoźnicy lotniczy oraz, na zasadzie wzajemności, przewoźnicy lotniczy z państw trzecich swobodnie ustalają taryfy lotnicze i stawki za wewnątrzwspólnotowe przewozy lotnicze”.

- 11 Stanowiący część tego samego rozdziału art. 23 rozporządzenia, zatytułowany „Informacje i zasada niedyskryminacji”, przewiduje w ust. 1:

„Oferowane lub opublikowane w dowolny sposób, w tym w Internecie, publicznie dostępne taryfy lotnicze i stawki lotnicze zawierają obowiązujące warunki przewozów lotniczych wykonywanych z portu lotniczego znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego, do którego ma zastosowanie traktat. Ostateczna cena, którą należy zapłacić, jest zawsze wskazywana i zawiera obowiązujące taryfy lotnicze i stawki lotnicze, a także wszystkie należne podatki, dopłaty, opłaty i należności, które są niemożliwe do uniknięcia i możliwe do przewidzenia w chwili publikacji. Poza wskazaniem ostatecznej ceny określa się przynajmniej następujące informacje:

- a) taryfę lotniczą lub stawkę lotniczą;
- b) podatki;
- c) opłaty lotniskowe; i
- d) inne opłaty, dopłaty i należności, takie jak związane z ochroną lub paliwem;

jeżeli do taryfy lotniczej lub stawki lotniczej dodano kwoty wymienione w lit. b), c) i d). Informacje o opcjonalnych dopłatach do ceny są przekazywane w sposób wyraźny, przejrzysty i jednoznaczny na początku procesu rezerwacji, zaś zgoda klienta jest wyrażana na zasadzie opcjonalnej (opt-in).

[...]”.

Prawo hiszpańskie

- 12 Artykuł 97 Ley 48/1960 sobre Navegación Aérea (ustawy 48/1960 o żegludze powietrznej) z dnia 21 lipca 1960 r. (BOE nr 176, z dnia 23 lipca 1960 r., s. 1091), zmieniona przez Ley 1/2011 por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (ustawę 1/2011 ustanawiającą państwowy program bezpieczeństwa operacyjnego dla lotnictwa cywilnego i zmieniającą ustawę 21/2003 z dnia 7 lipca o bezpieczeństwie lotnictwa) z dnia 4 marca 2011 r. (BOE nr 55, z dnia 5 marca 2011 r., s. 24995, zwanej dalej „LNA”), stanowi:

„Przewoźnik zobowiązany jest do dokonywania przewozu pasażerów w cenie biletu wraz z bagażem w granicach wagowych ustalonych w przepisach wykonawczych, niezależnie od liczby sztuk tego bagażu i jego objętości.

Nadbagaż będzie przedmiotem odrębnej umowy.

Za bagaż nie uważa się przedmiotów i toreb podręcznych, które podróżny zabiera ze sobą. Przewoźnik zobowiązany jest do bezpłatnego przewozu w kabinie, jako bagażu podręcznego, przedmiotów i toreb, które podróżny zabiera ze sobą, w tym artykułów nabytych w sklepach na lotnisku. Odmówić przewozu tych przedmiotów i toreb można jedynie ze względów bezpieczeństwa związanych z ciężarem lub rozmiarem danego przedmiotu w świetle charakterystyki danego statku powietrznego”.

- 13 Zgodnie z art. 82, zatytułowanym „Pojęcie nieuczciwych warunków”, Real Decreto Legislativo 1/2007 por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias (dekretu królewskiego przyjmującego ujednolicony tekst ustawy powszechnej o ochronie konsumentów i użytkowników oraz innych ustaw pomocniczych, zwanego dalej „ustawą o ochronie konsumentów”) z dnia 16 listopada 2007 r. (BOE nr 287, z dnia 30 listopada 2007 r., s. 49181):

„1. Nieuczciwymi warunkami są wszelkie postanowienia niezgodnione indywidualnie oraz wszelkie praktyki, poza wyraźnie wymienionymi, które wbrew wymaganiom dobrej wiary skutkują istotną nierównością praw i zobowiązań stron wynikających z umowy na niekorzyść konsumenta i użytkownika.

[...]

4. Niezależnie od treści poprzednich ustępów za nieuczciwe warunki uważa się warunki, które stosownie do art. 85–90:

[...]

b. ograniczają prawa konsumenta i użytkownika,

c. stanowią o nierówności stron umowy

[...]”.

- 14 Artykuł 86 ustawy o ochronie konsumentów, zatytułowany „Nieuczciwe warunki ze względu na ograniczenie podstawowych praw konsumenta i użytkownika”, stanowi:

„Nieuczciwymi warunkami są wszelkie warunki, które ograniczają lub pozbawiają konsumenta i użytkownika praw przyznanych mu na mocy przepisów bezwzględnie lub względnie obowiązujących, w szczególności postanowienia, które przewidują:

[...]

7. narzucenie obowiązku zrezygnowania lub ograniczenia praw konsumenta i użytkownika”.

- 15 Artykuł 87 tej ustawy, zatytułowany „Nieuczciwe warunki ze względu na nierówność stron umowy”, stanowi:

„Nieuczciwymi warunkami są warunki, które wbrew wymaganiom dobrej wiary powodują nierówność stron umowy na niekorzyść konsumenta i użytkownika, w szczególności:

[...]

6. Postanowienia, które narzucają poważne lub nieproporcjonalne ograniczenie w wykonywaniu praw konsumenta i użytkownika wynikających z umowy, w szczególności – w umowach o świadczenie usług lub dostawę towarów o charakterze okresowym lub ciągłym – narzucenie nadmiernych okresów obowiązywania umowy, zrzeczenie się [praw konsumenta i użytkownika] lub

ustanowienie ograniczeń skutkujących wyłączeniem lub ograniczeniem prawa konsumenta i użytkownika do rozwiązania umowy, a także ograniczenie wykonywania tego prawa w drodze umownej, które ma miejsce w przypadku narzucenia formalności odmiennych od przewidzianych w ustawie albo utraty należności uiszczonych z góry, zapłatę należności za usługi w rzeczywistości nieświadczonych, przyznanie przedsiębiorcy uprawnienia do jednostronnego wykonania zawartych w umowie klauzul o charakterze karnym lub określenie odszkodowań, które nie odpowiadają wysokości rzeczywiście poniesionych szkód”.

- 16 Artykuł 89 ustawy o ochronie konsumentów, zatytułowany „Nieuczciwe warunki, wpływające na zawarcie i wykonanie umowy”, stanowi:

„Nieuczciwymi warunkami są wszelkie warunki, które:

[...]

5. Powodują podwyższenie ceny w związku z usługami dodatkowymi, finansowaniem, odroczeniami płatności, dodatkowymi narzutami, odszkodowaniem lub karami, a które nie odpowiadają dodatkowym świadczeniom podlegającym akceptacji lub odrzuceniu wyrażonym w sposób wyraźny albo odrębnie w wymagany sposób”.

Postępowanie główne i pytanie prejudycjalne

- 17 W sierpniu 2010 r. M.J. Arias Villegas zakupiła przez Internet bilety lotnicze przedsiębiorstwa lotniczego Vueling Airlines. Chodziło o cztery bilety tam i z powrotem umożliwiające jej podróż z trzema innymi osobami pomiędzy A Coruña (Hiszpania) i Amsterdamem (Niderlandy), przy czym odpowiednie loty miały mieć miejsce w dniach 18 i 23 października 2010 r. Ponieważ M.J. Arias Villegas zarejestrowała łącznie dwie walizki na czterech odnośnych pasażerów, Vueling Airlines powiększył o 40 EUR, to znaczy o 10 EUR za bagaż za każdy przelot na trasie, cenę biletów lotniczych, która wyniosła 241,48 EUR.
- 18 Po odbyciu odnośnej podróży M.J. Arias Villegas złożyła skargę na Vueling Airlines do urzędu miasta Ourense, w której zarzuciła ona owemu przedsiębiorstwu lotniczemu zamieszczenie nieuczciwego warunku w rozpatrywanej umowie przewozu lotniczego. Zdaniem zainteresowanej warunek ten jest niezgodny z właściwym prawem hiszpańskim, które przyznaje pasażerowi lotniczemu prawo do zarejestrowania jednej sztuki bagażu bez dodatkowego kosztu. Skarga ta została przekazana Instituto Galego de Consumo, który wszczął wobec Vueling Airlines postępowanie w sprawie zastosowania sankcji, w której na spółkę tę została nałożona grzywna w wysokości 3 000 EUR. Sankcja ta została uzasadniona naruszeniem art. 97 LNA, a także naruszeniem niektórych hiszpańskich przepisów dotyczących ochrony konsumentów, w szczególności art. 82, 86, 87 i 89 ustawy dotyczącej ochrony konsumentów.
- 19 Po wniesieniu w pierwszej kolejności nieskutecznego odwołania od rzeczonej sankcji Vueling Airlines w drugiej kolejności wniósł skargę do Juzgado de lo Contencioso-Administrativo n° 1 de Ourense (sądu administracyjnego nr 1 w Ourense). Przed sądem tym podniósł, że prawo Unii Europejskiej, a zwłaszcza art. 22 rozporządzenia nr 1008/2008, przewiduje zasadę swobodnego ustalania taryf, zgodnie z którą przewoźnicy lotniczy mogą ustalić podstawową cenę biletów bez zarejestrowanego bagażu i następnie powiększyć tę cenę, w przypadku gdy klient zamierza dokonać takiej rejestracji. Instituto Galego de Consumo podnosi z kolei, że uregulowanie unijne dotyczące swobody taryfowej w przewozie lotniczym nie sprzeciwia się przepisom prawa hiszpańskiego, które ustalając treść umowy o przewóz lotniczy, przyznaje pasażerom prawo włączenia w automatyczny sposób do usługi transportowej rejestracji bagażu spełniającego określone cechy.

- 20 Zdaniem sądu odsyłającego prawo hiszpańskie wyraźnie przyznaje konsumentowi prawo do rejestracji w każdym przypadku bagażu spełniającego określone cechy, i to bez zwiększenia ceny podstawowej biletu lotniczego. Takie prawo stanowi logiczny i rozsądny środek ochrony konsumenta, związany z godnością samego pasażera. Z uwagi na to, że prawo to wpisuje się w ustawową definicję umowy transportu wśród usług, jakie wszystkie spółki prowadzące taką działalność powinny zasadniczo zapewnić, nie jest ono sprzeczne z zasadą swobodnego ustalania taryf lotniczych.
- 21 W tym zakresie sąd odsyłający zauważa, że do pasażera należy podjęcie decyzji, czy zamierza on zarejestrować bagaż, oraz że przewóz bagażu ma również wpływ na koszty paliwa i zarządzanie lotem. Tymczasem podobnie byłoby również z określoną wagą pasażera lub z używaniem toalet w samolocie podczas lotu, przy czym przewoźnicy lotniczy nie mogliby jednak stosować powiększenia ceny biletu lotniczego na podstawie tych czynników, ponieważ taka praktyka naruszałaby zdaniem tego sądu godność pasażera i jego prawa jako konsumenta.
- 22 Rzeczoną wyjaśnia, że w niniejszej sprawie M.J. Arias Villegas została zachęcona niską ceną biletu lotniczego podaną na stronie internetowej Vueling Airlines. W trakcie zakupu biletu odkryła, że podana cena nie zawierała możliwości zarejestrowania bagażu, nawet wtedy gdy zamierzona podróż logicznie wymagała takiej rejestracji. W ten sposób, zdaniem sądu odsyłającego, konsument nie tylko został zmuszony do zrzeczenia się przyznanego mu przez prawo hiszpańskie prawo do zarejestrowania bagażu przez każdego z pasażerów, ale także został zmuszony do dodatkowej zapłaty, niepodanej wcześniej do wiadomości na stronie danego przedsiębiorstwa lotniczego, za rejestrację bagaży.
- 23 W tych okolicznościach Juzgado de lo Contencioso-Administrativo n° 1 de Ourense postanowił zawiesić postępowanie i skierować do Trybunału następujące pytanie prejudycjalne:
- „Czy wykładni art. 22 ust. 1 rozporządzenia [...] nr 1008/2008 [...] należy dokonywać w ten sposób, iż stoi on na przeszkodzie przepisowi prawa krajowego (art. 97 [LNA]), który zobowiązuje przewoźników dokonujących pasażerskich przewozów lotniczych do uznawania w każdym przypadku prawa pasażerów do rejestrowania jednej sztuki bagażu bez dodatkowych opłat czy też dopłat do podstawowej ceny zakupionego biletu?”.

W przedmiocie pytania prejudycjalnego

- 24 Przez swoje pytanie sąd odsyłający zmierza zasadniczo do ustalenia tego, czy art. 22 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008 sprzeciwia się przepisowi prawa krajowego, który zobowiązuje przewoźników lotniczych do przewozu we wszystkich okolicznościach nie tylko pasażera, ale także jego zarejestrowanych bagaży, o ile bagaże te spełniają określone wymogi dotyczące w szczególności ich wagi, w cenie biletu lotniczego, przy czym nie można wymagać żadnej dopłaty do ceny za transport takich bagaży.
- 25 Tytułem wstępu należy zauważyć, że rząd hiszpański podniósł w pisemnych uwagach, a także na rozprawie przed Trybunałem, że sąd odsyłający dokonał błędnej interpretacji spornego prawa krajowego. Zdaniem tego rządu prawo to dotyczy treści umowy przewozu lotniczego i obejmuje w szczególności obowiązek zapewnienia przez przewoźników lotniczych przewozu bagaży pasażerów. W ten sposób przepis ten nie reguluje ceny z tytułu transportu i w żaden sposób nie zobowiązuje przewoźników lotniczych do nieodpłatnego transportu zarejestrowanego bagażu.
- 26 W tym zakresie należy przypomnieć, że w ramach postępowania w sprawie odesłania prejudycjalnego do Trybunału nie należy wypowiadanie się w kwestii wykładni przepisów krajowych ani też orzekanie co do tego, czy wykładnia dokonana przez sąd odsyłający jest prawidłowa (zob. w szczególności wyroki: Corsten, C-58/98, EU:C:2000:527, pkt 24; Dynamic Medien, C-244/06, EU:C:2008:85, pkt 19; Angelidaki i in., od C-378/07 do C-380/07, EU:C:2009:250, pkt 48; a także Samba Diouf, C-69/10, EU:C:2011:524, pkt 59).

- 27 W tych okolicznościach należy zbadać wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym, wychodząc z założenia, z jakiego wyszedł sąd odsyłający, zgodnie z którym uregulowanie sporne w postępowaniu głównym zobowiązuje przewoźników lotniczych do przewozu we wszystkich okolicznościach zarejestrowanego bagażu pasażerów, o ile bagaż ten spełnia określone wymogi dotyczące w szczególności ich wagi, w cenie biletu lotniczego, przy czym nie można domagać się dodatkowej dopłaty do ceny z tego tytułu.
- 28 Należy przypomnieć, że rozporządzenie nr 1008/2008 reguluje w szczególności ustalanie taryf na usługi lotnicze prowadzone wewnątrz Unii. W tym zakresie zgodnie z art. 22 ust. 1 tego rozporządzenia przewoźnicy lotniczy swobodnie ustalają „taryfy lotnicze”, które zostały określone w art. 2 pkt 18 jako obejmujące ceny płacone przewoźnikom lotniczym za przewóz pasażerów w ramach przewozów lotniczych, oraz wszystkie warunki, na których ceny te mają zastosowanie. Rzeczone rozporządzenie nr 1008/2008 obejmuje zatem w wyraźny sposób swobodę ustalania taryf w zakresie transportu pasażerskiego, przy czym nie porusza wyraźnie kwestii ustalania taryf usług transportu zarejestrowanego ich bagażu.
- 29 Z kolei jeżeli chodzi o wyrażenie „taryfy lotnicze”, znajdujące się w art. 2 pkt 18 rozporządzenia nr 1008/2008, należy stwierdzić, że istnieje pewna rozbieżność pomiędzy wersjami językowymi tego przepisu. Podobnie jak w wersji francuskiej „tarifs des passagers” [taryfy pasażerskie] zostały przewidziane między innymi w wersji szwedzkiej („passagerarpriser”), tak wyrażenie „taryfy lotnicze” zostało przewidziane w wersji hiszpańskiej („tarifas aéreas”) i angielskiej („air fares”), wyrażenie „taryfy lotów” w wersji niemieckiej („Flugpreise”) i fińskiej („lentohinnat”), a wyrażenie „taryfy biletowe” w wersjach duńskiej („flybilletpriser”) i estońskiej („piletihinnad”) rzeczzonego rozporządzenia.
- 30 W tym zakresie należy przypomnieć utrwalone orzecznictwo Trybunału, zgodnie z którym konieczność jednolitego stosowania, a tym samym jednolitej wykładni przepisów prawa Unii wyklucza rozpatrywanie w razie wątpliwości treści danego przepisu w sposób oderwany w jednej tylko wersji językowej, lecz przeciwnie, wymaga, aby był on interpretowany i stosowany w świetle wersji sporządzonych w innych językach urzędowych (zob. w szczególności wyroki: Stauder, 29/69, EU:C:1969:57, pkt 3; EMU Tabac i in., C-296/95, EU:C:1998:152, pkt 36; Profisa, C-63/06, EU:C:2007:233, pkt 13).
- 31 W przypadku rozbieżności pomiędzy poszczególnymi wersjami językowymi aktu unijnego sporny przepis powinien być interpretowany zgodnie z ogólną systematyką i celem uregulowania, którego stanowi on część (zob. w szczególności wyroki: Bouchereau, 30/77, EU:C:1977:172, pkt 14; Włochy/Komisja, C-482/98, EU:C:2000:672, pkt 49; a także Eleftheri tileorasi i Giannikos, C-52/10, EU:C:2011:374, pkt 24).
- 32 W tych okolicznościach należy stwierdzić, że dotyczący swobody ustalania taryf art. 22 ust. 1, znajdujący się w rozdziale IV rozporządzenia nr 1008/2008, poświęconym przepisom taryfowym, został uzupełniony przez art. 23 ust. 1, który ma na celu między innymi zagwarantowanie informacji i przejrzystości w odniesieniu do cen usług lotniczych z wylotem z lotniska położonego na terytorium państwa członkowskiego i który w ten sposób przyczynia się do zapewnienia ochrony klienta korzystającego z tych usług (zob. podobnie wyrok ebookers.com Deutschland, C-112/11, EU:C:2012:487, pkt 13). W tym zakresie ostatni z wymienionych przepisów przewiduje obowiązek informowania i przejrzystości jeżeli chodzi w szczególności o warunki mające zastosowanie do taryf lotniczych, ostatecznej płaconej ceny, taryf lotniczych i koniecznych i przewidywalnych elementów ceny, które są do niej wliczane, a także opcjonalnych dopłat do ceny za usługi uzupełniające sama usługę lotniczą.
- 33 Niezależnie od tego, że art. 23 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008 nie przewiduje wyraźnie ustalania taryf za przewóz bagażu, należy jednak uznać, że obowiązki przewidziane w tym przepisie obejmują również tę taryfę, z uwagi w szczególności na cel, jakim jest możliwość rzeczywistego porównania ceny usług lotniczych ustanowiony w motywie 16 tego rozporządzenia.

- 34 Ponadto, jak podkreślił rzecznik generalny między innymi w pkt 46 opinii, należy podnieść, że dopłata do ceny związana z rejestracją bagażu stanowi warunek stosowania ceny, jaka ma zostać zapłacona przewoźnikowi lotniczemu za transport pasażerów w ramach usług lotniczych w rozumieniu art. 2 pkt 18 rozporządzenia nr 1008/2008.
- 35 W związku z tym należy stwierdzić, że rozporządzenie nr 1008/2008 ma zastosowanie do ustalenia taryf lotniczych za przewóz bagażu.
- 36 Jeżeli chodzi o sposób, w jaki taryfy te mają zostać ustalone, art. 23 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008 wymaga w szczególności, po pierwsze, aby elementy konieczne i przewidywalne ceny były zawsze określone jako składniki ostatecznej ceny, jaka ma zostać zapłacona, i po drugie, aby dopłata do ceny dotycząca usługi, która nie jest obowiązkowa ani nieodzowna dla samej usługi lotniczej, była podana do wiadomości w sposób jasny, przejrzysty i niewprowadzający w błąd od początku procesu rezerwacji oraz aby była ona przedmiotem wyraźnej akceptacji ze strony klienta (zob. podobnie wyrok ebookers.com Deutschland, EU:C:2012:487, pkt 14).
- 37 W ten sposób w celu rozpatrzenia kwestii, czy rozporządzenie nr 1008/2008 pozwala na wprowadzenie zapłaty odrębnej ceny za usługę przewozu zarejestrowanego bagażu, należy ustalić, czy cena podlegająca zapłacie za przewóz takiego bagażu stanowi konieczny i przewidywalny składnik ceny usługi lotniczej, czy też stanowi opcjonalny dodatek do ceny dotyczący dodatkowej usługi.
- 38 W tym zakresie praktyka handlowa linii lotniczych tradycyjnie polegała na umożliwieniu pasażerom rejestracji bagażu bez uiszczenia dodatkowych opłat. Tymczasem ponieważ model handlowy przedsiębiorstw lotniczych przeszedł znaczną ewolucję wraz z coraz powszechniejszym korzystaniem z transportu lotniczego, należy stwierdzić, że obecnie niektóre przedsiębiorstwa stosują model handlowy polegający na oferowaniu usług lotniczych po jak najniższej cenie. W tych okolicznościach koszt związany przewozem bagażu jako składnik ceny takich usług ma stosunkowo większe znaczenie niż wcześniej i tym samym odnośni przewoźnicy lotniczy mogą chcieć wymagać dodatkowej dopłaty do ceny z tego tytułu. Ponadto nie można wykluczyć, że niektórzy pasażerowie lotniczy będą woleli podróżować bez zarejestrowanego bagażu, jeżeli spowoduje to obniżenie ceny ich biletu lotniczego.
- 39 Z powyższych rozważań wynika, że podlegająca zapłacie cena za transport zarejestrowanego bagażu pasażerów lotniczych może zawierać opcjonalną dopłatę do ceny w rozumieniu art. 23 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008, ponieważ usługi tej nie można uznać za obowiązkową lub konieczną dla transportu tych pasażerów.
- 40 Z kolei jeżeli chodzi o rejestrację niezarejestrowanego bagażu, to znaczy bagażu podręcznego, to należy podnieść w celu udzielenia sądowi odsyłającemu kompletnej odpowiedzi, że bagaż ten należy co do zasady uznać za konieczny składnik przewozu pasażerów oraz że przewóz tego bagażu nie może stanowić w związku z tym przedmiotu dodatkowej dopłaty do ceny, pod warunkiem że bagaż ten spełnia rozsądne wymogi w zakresie wagi i rozmiaru i spełnia przepisy mające zastosowanie w dziedzinie bezpieczeństwa.
- 41 W rzeczywistości bowiem należy przypomnieć, tak jak to uczynił rzecznik generalny w pkt 54 i 55 opinii, różnice pomiędzy cechami charakterystycznymi usługi przewozu zarejestrowanego bagażu z jednej strony oraz usługi przewozu bagażu podręcznego z drugiej strony. W tym zakresie jeżeli zarejestrowany bagaż jest powierzany przewoźnikowi lotniczemu, jest on zobowiązany do obsługi tego bagażu i do pilnowania go, co może wiązać się dla niego z dodatkowymi kosztami. Nie jest tak z kolei w przypadku przewozu niezarejestrowanego bagażu w szczególności bagażu osobistego, który pasażer zachowuje razem z nim.
- 42 Owo rozróżnienie pomiędzy przewozem zarejestrowanego bagażu i bagażu podręcznego przekłada się w szczególności na uregulowanie dotyczące odpowiedzialności przewoźnika lotniczego za uszkodzenie bagażu wynikające z konwencji montrealskiej, której Unia jest umawiającą się stroną. Zgodnie z art. 17

ust. 2 przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą w razie zniszczenia, utraty lub uszkodzenia zarejestrowanego bagażu jedynie pod warunkiem, że wydarzenie, które spowodowało zniszczenie, utratę lub uszkodzenie bagażu, nastąpiło na pokładzie statku powietrznego lub podczas jakiegokolwiek okresu, w którym przyjęty bagaż był pod opieką przewoźnika, podczas gdy w przypadku bagażu niezarejestrowanego przewoźnik ponosi odpowiedzialność, jeśli szkoda wynikła z jego błędu lub błędu jego pracowników lub agentów.

- 43 Jeżeli chodzi o uregulowanie krajowe, takie jak sporne w postępowaniu głównym, które zobowiązuje przewoźników lotniczych do przewozu we wszystkich okolicznościach nie tylko pasażera, ale także zarejestrowanego bagażu, o ile odpowiada on określonym wymogom dotyczącym w szczególności jego wagi, w cenie biletu lotniczego bez prawa wymagania jakiegokolwiek dopłaty za transport tego bagażu, to należy uznać, że uregulowanie to w oczywisty sposób nie pozwala przewoźnikom lotniczym na odrębne fakturowanie takiej dopłaty z tytułu przewozu zarejestrowanego bagażu, a zatem na dobrowolne ustalanie ceny za przewóz pasażerów.
- 44 W tym zakresie należy przypomnieć, że prawo Unii nie sprzeciwia się, bez uszczerbku dla stosowania między innymi przepisów wydanym w dziedzinie ochrony konsumentów (zob. podobnie wyrok *ebookers.com Deutschland*, EU:C:2012:487, pkt 17) temu, aby państwa członkowskie regulowały kwestie dotyczące umowy o przewóz lotniczy w celu ochrony konsumentów przed nieuczciwymi praktykami. Niemniej jednak takie uregulowanie nie powinno być sprzeczne z przepisami dotyczącymi ustalania taryf z rozporządzenia nr 1008/2008.
- 45 Tymczasem uregulowanie krajowe wymagające, aby cena płacona za transport zarejestrowanego bagażu była we wszystkich okolicznościach zawarta w cenie podstawowej biletu lotniczego, zakazuje jakiegokolwiek ustalania innej ceny z tytułu biletu zawierającego prawo do rejestracji bagażu i biletu niezawierającego takiej możliwości. W związku z tym byłoby one sprzeczne nie tylko z prawem przewoźników lotniczych do swobodnego ustalania ceny płaconej za przewóz pasażerów w ramach usług lotniczych, a także warunków mających zastosowanie do tej ceny zgodnie z art. 2 pkt 18 i art. 22 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008, ale także mogłoby podważyć między innymi cel tego rozporządzenia, polegający na umożliwieniu rzeczywistego porównania takich cen, w sytuacji gdy przewoźnicy lotniczy, których dotyczy takie uregulowanie krajowe, nie mogą ustalić odrębnej taryfy dla usługi transportu zarejestrowanego bagażu, podczas gdy przewoźnicy lotniczy podlegający uregulowaniu innego państwa członkowskiego mogą to uczynić.
- 46 Ponadto ponieważ realizacja celu polegającego na umożliwieniu rzeczywistego porównania cen usług lotniczych oznacza ściśle przestrzeganie wymogów przewidzianych w art. 23 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008, należy przypomnieć, że jeżeli chodzi o rzeczywiste przestrzeganie obowiązków informowania i przejrzystości ciążącego na Vueling Airlines na podstawie ostatniego z wymienionych przepisów, to do organów krajowych należy zbadanie, czy w danym przypadku obowiązki te zostały spełnione.
- 47 Wreszcie to do sądu krajowego należy uczynienie wszystkiego, co możliwe, by nadać uregulowaniu krajowemu, jakie ma zastosować, wykładnię zgodną z wymogami prawa Unii (wyroki *Engelbrecht*, C-262/97, EU:C:2000:492, pkt 39; *ČEZ*, C-115/08, EU:C:2009:660, pkt 138, i *Wall*, C-91/08, EU:C:2010:182, pkt 70).
- 48 W zakresie, w jakim rezultat zamierzony przez prawo Unii nie może zostać osiągnięty na podstawie wykładni zgodnej prawa krajowego, sąd krajowy ma w szczególności obowiązek zapewnienia pełnej skuteczności prawa Unii, powstrzymując się w razie potrzeby z urzędu od stosowania jakiegokolwiek przepisu prawa krajowego sprzecznego z prawem Unii (zob. podobnie wyroki: *Simmenthal*, 106/77, EU:C:1978:49, pkt 24; *Berlusconi i in.*, C-387/02, C-391/02 i C-403/02, EU:C:2005:270, pkt 72; *Pupino*, C-105/03, EU:C:2005:386, pkt 43; a także *Melki i Abdeli*, C-188/10 i C-189/10, EU:C:2010:363, pkt 43).

- 49 Z uwagi na ogół powyższych rozważań na przedstawione pytanie należy odpowiedzieć, że art. 22 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008 powinien być interpretowany w ten sposób, że sprzeciwia się on uregulowaniu krajowemu takiemu jak uregulowanie sporne w postępowaniu głównym, które zobowiązuje przewoźników lotniczych we wszystkich okolicznościach do przewozu nie tylko pasażera, ale również jego zarejestrowanego bagażu, o ile bagaż ten odpowiada określonym wymogom dotyczącym w szczególności wagi, w cenie biletu lotniczego, bez prawa wymagania jakiegokolwiek dopłaty do ceny za transport takiego bagażu.

W przedmiocie kosztów

- 50 Dla stron postępowania głównego niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do którego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (piąta izba) orzeka, co następuje:

Artykuł 22 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty należy interpretować w ten sposób, że sprzeciwia się on uregulowaniu krajowemu takiemu jak uregulowanie sporne w postępowaniu głównym, które zobowiązuje przewoźników lotniczych we wszystkich okolicznościach do przewozu nie tylko pasażera, ale również jego zarejestrowanego bagażu, o ile bagaż ten odpowiada określonym wymogom dotyczącym w szczególności wagi, w cenie biletu lotniczego, bez prawa wymagania jakiegokolwiek dopłaty do ceny za transport takiego bagażu.

Podpisy