



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (trzecia izba)

z dnia 22 czerwca 2016 r. *

Odesłanie prejudycjalne — Transport lotniczy — Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 — Artykuł 2 lit. f) i art. 10 ust. 2 — Częściowy zwrot ceny biletu w razie umieszczenia pasażera w niższej klasie w trakcie danego lotu — Pojęcia „biletu” i „ceny biletu” — Obliczanie należnego pasażerowi zwrotu

W sprawie C-255/15

mającej za przedmiot wnioszek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Amtsgericht Düsseldorf (sąd rejonowy w Düsseldorfie, Niemcy) postanowieniem z dnia 30 kwietnia 2015 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 29 maja 2015 r., w postępowaniu:

Steeff Mennens

przeciwko

Emirates Direktion für Deutschland,

TRYBUNAŁ (trzecia izba),

w składzie: L. Bay Larsen, prezes izby, D. Šváby, J. Malenovský (sprawozdawca), M. Safjan i M. Vilaras, sędziowie,

rzecznik generalny: Y. Bot,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi przedstawione:

- przez S. Mennensa osobiście,
- w imieniu Emirates Direktion für Deutschland przez U. Steplera, Rechtsanwalt,
- w imieniu rządu włoskiego przez G. Palmieri, działającą w charakterze pełnomocnika, wspieraną przez C. Colelli i F. Di Mattea, avvocati dello Stato,
- w imieniu Komisji Europejskiej przez W. Möllsa i K.P. Wojcika oraz N. Yerrell, działających w charakterze pełnomocników,

podjąwszy, po wysłuchaniu rzecznika generalnego, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii,

* Język postępowania: niemiecki.

wydaje następujący

Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 2 lit. f) i art. 10 ust. 2 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 (Dz.U. 2004, L 46, s. 1 – wyd. spec. w jęz. polskim, rozdz. 7, t. 8, s. 10).
- 2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy Steefem Mennensem a Emirates Direktion für Deutschland (zwaną dalej „Emirates”) w przedmiocie wniosku o częściowy zwrot ceny biletu w następstwie umieszczenia w niższej klasie.

Ramy prawne

- 3 Motywy 1, 2 i 4 rozporządzenia nr 261/2004 stanowią:
 - „(1) Działanie Wspólnoty w dziedzinie transportu lotniczego powinno mieć na celu, między innymi, zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów. Ponadto powinno się w pełni zwracać uwagę na ogólne wymogi ochrony konsumentów.
 - (2) Odmowa przyjęcia na pokład i odwołanie lub duże opóźnienie lotów powodują poważne problemy i niedogodności dla pasażerów.
 - [...]
 - (4) W związku z powyższym Wspólnota powinna podnieść standardy ochrony ustalone przez wyżej wymienione rozporządzenie, zarówno poprzez wzmocnienie praw pasażerów, jak i zapewnienie przewoźnikom lotniczym działalności w ujednoliconych warunkach na zliberalizowanym rynku”.
- 4 Artykuł 2 omawianego rozporządzenia, zatytułowany „Definicje”, stanowi, że do celów rozporządzenia:
 - „f) »bilet« oznacza ważny dokument uprawniający do przewozu lub coś równoważnego w formie innej niż papierowa, w tym w formie elektronicznej, wydany lub autoryzowany przez przewoźnika lotniczego lub jego autoryzowanego przedstawiciela”.
- 5 Artykuł 8 tego rozporządzenia, zatytułowany „Prawo do zwrotu należności lub zmiany planu podróży”, stanowi w ust. 1:
 - „W przypadku odwołania do niniejszego artykułu pasażerowie mają prawo wyboru pomiędzy:
 - a)
 - zwrotem w terminie siedmiu dni, za pomocą środków przewidzianych w art. 7 ust. 3, pełnego kosztu biletu po cenie, za jaką został kupiony, za część lub części nieodbytej podróży oraz za część lub części już odbyte, jeżeli lot nie służy już dłużej jakimkolwiek celowi związanemu z pierwotnym planem podróży pasażera, wraz z, gdy jest to odpowiednie,
 - lotem powrotnym do pierwszego miejsca odlotu, w najwcześniejszym możliwym terminie;
 - [...]”.

- 6 Artykuł 10 rozporządzenia, zatytułowany „Umieszczenie w klasie wyższej lub niższej”, stanowi w ust. 2:

„Jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy umieści pasażera w klasie niższej niż ta, na którą został wykupiony bilet, to w terminie siedmiu dni, za pomocą środków przewidzianych w art. 7 ust. 3, zwraca:

- a) 30% ceny biletu w przypadku wszystkich lotów o długości do 1500 km lub
- b) 50% ceny biletu w przypadku wszystkich lotów wewnątrzwspólnotowych dłuższych niż 1500 km, z wyjątkiem lotów pomiędzy europejskim terytorium państw członkowskich a francuskimi departamentami zamorskimi, oraz w przypadku wszystkich innych lotów o długości od 1500 km do 3500 km, lub
- c) 75% ceny biletu w przypadku wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b), w tym loty pomiędzy europejskim terytorium państw członkowskich a francuskimi departamentami zamorskimi”.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

- 7 Steef Mennens zarezerwował i kupił jednolity i ogólny bilet uprawniający go do szeregu przelotów liniami Emirates. Były to loty na odcinkach, odpowiednio, Düsseldorf (Niemcy) – Dubaj (Zjednoczone Emiraty Arabskie), nocą z 26 na 27 lipca 2013 r., Dubaj – Tokio (Japonia), w dniu 29 lipca 2013 r., Singapur (Singapur) – Dubaj, nocą z 23 na 24 sierpnia 2013 r. i Dubaj – Frankfurt (Niemcy), w dniu 24 sierpnia 2013 r. Loty na odcinkach między Düsseldorfem, Dubajem i Tokio miał on odbyć w pierwszej klasie, natomiast loty między Singapurem, Dubajem a Frankfurtem miał odbywać w klasie biznes. Na bilecie podano oddzielnie „taryfę” za wszystkie loty wykupione przez S. Mennensa, w kwocie 2 371 EUR, rozmaite związane z nią „podatki i opłaty” oraz „ogółem” wszystkie te składniki, na kwotę 2 471,92 EUR, bez rozbicia na cenę poszczególnych lotów.
- 8 Emirates umieścił S. Mennensa w niższej klasie, klasie biznes, zamiast w pierwszej klasie w drodze z Düsseldorfu do Dubaju, w związku z czym zainteresowany zażądał zwrotu kwoty 1 853,94 EUR, wynoszącej 75% ceny jego biletu wraz z podatkami i opłatami, na podstawie art. 10 ust. 2 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004. W odpowiedzi na wniosek S. Mennensa Emirates zwróciły mu kwotę 376 EUR.
- 9 W ramach sporu z S. Mennensem toczącym się przed Amtsgericht Düsseldorf (sądem rejonowym w Düsseldorfie, Niemcy) Emirates podniósł w istocie, po pierwsze, że w przypadku gdy bilet uprawnia do szeregu przelotów, a tylko w jednym z tych lotów lub na jednym z odcinków lotu następuje obniżenie klasy, procentową stawkę zwrotu, o której mowa w art. 10 ust. 2 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004, należy zastosować nie do ogólnej całkowitej ceny tego biletu, tylko do ceny danego przelotu lub odcinka lotu. Utrzymują także, po drugie, że tę stawkę procentową należy stosować nie do ceny zawierającej podatki i opłaty naliczone od tego lotu lub odcinka lotu, a jedynie do samej ceny bez podatku.
- 10 Sąd odsyłający uznał, że rozstrzygnięcie tego aspektu sporu zależy od tego, jakiej należy dokonać wykładni art. 2 lit. f) w związku z art. 10 ust. 2 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004.

11 W tych okolicznościach Amtsgericht Düsseldorf (sąd rejonowy w Düsseldorfie) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

- „1) Czy art. 10 ust. 2 w związku z art. 2 lit. f) rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że »bilet« jest dokumentem, który daje podróżnemu (również) prawo do podróży tym lotem, podczas którego umieszczono go w niższej klasie, niezależnie od tego, czy na tym dokumencie odnotowane są jeszcze inne loty takie jak loty przesiadkowe lub loty powrotne?
- 2) W wypadku udzielenia na pytanie pierwsze odpowiedzi twierdzącej, czy art. 10 ust. 2 w związku z art. 2 lit. f) rozporządzenia nr 261/2004 należy ponadto interpretować w ten sposób, że »cena biletu« jest kwotą, którą podróżny zapłacił za wszystkie loty odnotowane na bilecie, nawet jeżeli umieszczenie w niższej klasie nastąpiło tylko podczas jednego z lotów?

W wypadku udzielenia na pytanie pierwsze odpowiedzi przeczącej – czy przy ustalaniu kwoty stanowiącej podstawę zwrotu zgodnie z art. 10 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 należy oprzeć się na opublikowanej cenie przewoźnika lotniczego za podróż w wykupionej klasie na odcinku, którego dotyczy obniżenie klasy, czy ustalić iloraz dystansu na odcinku, którego dotyczy obniżenie klasy, i całkowitej długości lotu i pomnożyć przez cenę całkowitą lotu?

- 3) Czy art. 10 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 należy ponadto interpretować w ten sposób, że »cena biletu« jest ceną samego lotu bez podatków i opłat?”.

W przedmiocie właściwości Trybunału

- 12 Emirates kwestionuje właściwość Trybunału do udzielenia odpowiedzi na wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym, podnosząc, że sam sąd odsyłający nie jest właściwy do rozpoznania sporu w postępowaniu głównym.
- 13 W tym względzie należy wskazać, że podnoszony brak właściwości sądu odsyłającego nie ma wpływu na właściwość Trybunału.
- 14 W swoim wniosku sąd odsyłający zwraca się bowiem do Trybunału o orzeczenie w trybie prejudycjalnym w przedmiocie wykładni rozporządzenia nr 261/2004. Ponieważ stanowi ono akt wydany przez instytucje Unii Europejskiej, Trybunał jest oczywiście właściwy do orzekania w przedmiocie tego wniosku, zgodnie z art. 267 akapit pierwszy TFUE.
- 15 Z akt sprawy wynika ponadto, że wykładnia, o którą zwrócono się do Trybunału, jest niezbędna do tego, by sąd odsyłający mógł wydać wyrok w postępowaniu głównym. W tych okolicznościach nie jest zadaniem Trybunału, zważywszy na podział zadań między Trybunałem i sądami krajowymi, ani sprawdzanie, czy orzeczenie, w drodze którego skierowano do niego sprawę, zostało wydane zgodnie z zasadami ustroju i procedury sądowej w prawie krajowym (wyrok z dnia 23 listopada 2006 r., Asnef-Equifax i Administración del Estado, C-238/05, EU:C:2006:734, pkt 14 i przytoczone tam orzecznictwo) ani w związku z tym odrzucenie wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytań prejudycjalnych pierwszego i drugiego

- 16 W pytaniach pierwszym i drugim, które należy rozpatrywać łącznie, sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 10 ust. 2 w związku z art. 2 lit. f) rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że w razie umieszczenia pasażera w niższej klasie w trakcie danego lotu:
- bilet, który należy uwzględnić do celów ustalenia zwrotu należnego z tego tytułu danemu pasażerowi, jest dokument uprawniający do przewozu tylko tym lotem, mimo że na takim dokumencie wskazane są też inne loty, a
 - ceną, którą należy uwzględnić do celów ustalenia tego zwrotu, jest albo kwota uiszczona przez pasażera za wszystkie wskazane na jego bilecie loty, albo cena opublikowana przez przewoźnika lotniczego dla tego lotu w danej klasie, w którym pasażera umieszczono w klasie niższej, albo wreszcie część ceny biletu stanowiąca iloraz długości danego lotu oraz całkowitego dystansu przewozu, do którego uprawniony jest pasażer.
- 17 W tym względzie art. 10 ust. 2 lit. a)–c) rozporządzenia nr 261/2004 stanowi, że jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy umieści pasażera w klasie niższej niż ta, na którą został wykupiony bilet, to powinien zwrócić mu część ceny biletu, którą określa się z kolei w szczególności w zależności od dystansu danych lotów.
- 18 W przepisie tym pojawia się tym samym związek pojęć „biletu” i „lotu”.
- 19 Pojęcie „biletu” oznacza, zgodnie z brzmieniem art. 2 lit. f) rozporządzenia nr 261/2004, ważny dokument uprawniający do przewozu lub coś równoważnego w formie innej niż papierowa, w tym w formie elektronicznej, wydany lub autoryzowany przez przewoźnika lotniczego lub jego autoryzowanego przedstawiciela.
- 20 Z kolei pojęcie „lotu” nie jest zdefiniowane w rozporządzeniu nr 261/2004. Jednak z utrwalonego orzecznictwa wynika, że lot oznacza operację transportu lotniczego, stanowiąc tym samym w pewien sposób „odcinek” tego transportu, obsługiwany przez przewoźnika lotniczego, który wytycza swoją trasę (wyroki: z dnia 10 lipca 2008 r., Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, pkt 40; z dnia 13 października 2011 r., Sousa Rodríguez i in., C-83/10, EU:C:2011:652, pkt 27).
- 21 Tak więc bilet jest dokumentem uprawniającym pasażera do skorzystania z przewozu, i może dotyczyć, w danym przypadku, pojedynczego lotu lub większej ich liczby.
- 22 Każdy z tych lotów, stanowiący odcinek przewozu, co do zasady powinien odbyć się zgodnie z uzgodnionymi między pasażerem a przewoźnikiem lotniczym warunkami. Jednym z takich warunków jest w szczególności umieszczenie danego pasażera w określonej klasie, na którą został wykupiony bilet, zgodnie z brzmieniem samego art. 10 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004.
- 23 Tym samym posiadany przez pasażera bilet uprawnia go w szczególności do skorzystania z transportu konkretnym lotem lub lotami, w trakcie których zostanie umieszczony w umówionej dla każdego z tych lotów klasie.
- 24 Tymczasem gdy przewoźnik lotniczy umieści tego pasażera w trakcie konkretnego lotu w klasie niższej, niż ta, na którą był wykupiony bilet, pasażer ten nie skorzysta w trakcie tego lotu z usługi, która była uzgodniona w zamian za zapłaconą przez niego cenę. To umieszczenie w niższej klasie nie ma natomiast wpływu na usługi uzgodnione w odniesieniu do innych lotów, do których w danym przypadku uprawnia pasażera bilet.

- 25 W związku z tym art. 10 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 nie ma zastosowania do tych pozostałych lotów.
- 26 Ta analiza znajduje potwierdzenie w celu rozporządzenia nr 261/2004, polegającym, jak wynika z motywów 1, 2 i 4 tego rozporządzenia, na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony pasażerów i konsumentów, poprzez wzmocnienie praw pasażerów w określonych sytuacjach, powodujących dla nich poważne problemy i niedogodności, a także poprzez naprawienie wynikłych szkód w ujednolicony i natychmiastowy sposób (zob. podobnie wyrok z dnia 10 stycznia 2006 r., IATA i ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, pkt 82).
- 27 Gdy bowiem, tak jak w sytuacji rozpatrywanej w postępowaniu głównym, przewoźnik lotniczy umieści pasażera w klasie niższej, niż ta, na którą wykupił on bilet, w trakcie danego lotu, niedogodność, która spotyka tego pasażera, wynika z tego, że nie korzysta on w trakcie tego lotu z wygód klasy wskazanej na jego bilecie.
- 28 Tym samym należy uznać, że art. 10 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 ma na celu wynagrodzenie konkretnych niedogodności, związanych z danym lotem, a nie z całym przewozem pasażera.
- 29 W związku z tym jako podstawa zwrotu, o którym mowa w tym przepisie, powinna służyć jedynie cena lotu, w trakcie którego pasażer został umieszczony w niższej klasie, a nie cena wszystkich przewozów, do których uprawnia ten bilet.
- 30 Przy tym jednak, w sytuacji gdy na bilecie wskazano jedynie cenę za całość przewozu pasażera, a więc nie wyszczególniono ceny lotu, w którym umieszczono go w niższej klasie, należy przyjąć za podstawę część ceny tego biletu stanowiącą iloraz odległości przebytej danym lotem oraz całkowitego dystansu przewozu, do którego uprawniony jest pasażer.
- 31 Skoro bowiem umieszczenie w niższej klasie dotyczy jedynie pewnego odcinka przewozu pasażera, na określonym dystansie, zastosowanie tej metody pozwala przyznać pasażerowi zwrot proporcjonalny do tej części jego przewozu, której dotyczy niedogodność polegająca na odbyciu przez niego lotu niższą klasą.
- 32 W związku z powyższym odpowiedź na pytania pierwsze i drugie powinna brzmieć tak, że art. 10 ust. 2 w związku z art. 2 lit. f) rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, iż w razie umieszczenia pasażera w niższej klasie w trakcie danego lotu ceną, którą należy uwzględnić do celów ustalenia należnego pasażerowi zwrotu, jest cena lotu, w trakcie którego pasażer został umieszczony w niższej klasie, chyba że nie została ona wskazana na bilecie uprawniającym do przewozu tym lotem, wówczas bowiem należy przyjąć za podstawę część ceny tego biletu stanowiącą iloraz odległości przebytej danym lotem oraz całkowitego dystansu przewozu, do którego uprawniony jest pasażer.

W przedmiocie trzeciego pytania prejudycjalnego

- 33 W pytaniu trzecim sąd odsyłający zwraca się w istocie o wyjaśnienie, czy art. 10 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że w razie umieszczenia pasażera w niższej klasie w trakcie danego lotu ceną biletu, którą należy uwzględnić do celów ustalenia należnego pasażerowi zwrotu, jest wyłącznie cena samego tego lotu, bez podatków i opłat.
- 34 W tym względzie art. 10 ust. 2 lit. a)–c) rozporządzenia nr 261/2004 odnosi się bez dalszych objaśnień do „ceny biletu”, rozumianej, jak wynika z odpowiedzi na drugie pytanie, jako cena lotu, w trakcie którego umieszczono pasażera w niższej klasie.

- 35 Bezsporny jest fakt, że cena ta obejmuje w szczególności dwa oddzielne składniki, a mianowicie „taryfę”, stosowaną przez przewoźnika lotniczego do przewozu pasażera, który wykupił bilet, oraz podatki i opłaty pobierane przy tej okazji przez przewoźnika.
- 36 Wskazane podatki i opłaty stanowią zaś nieodzowne składniki ostatecznej ceny, którą pasażer musi zapłacić w celu skorzystania z oferowanej przez przewoźnika lotniczego usługi (zob. analogicznie wyroki: z dnia 19 lipca 2012 r., ebookers.com Deutschland, C-112/11, EU:C:2012:487, pkt 14; z dnia 18 września 2014 r., Vueling Airlines, C-487/12, EU:C:2014:2232, pkt 36).
- 37 Przy tym jednak z członu zdania stanowiącego wspólne wprowadzenie do lit. a)–c) w art. 10 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 wynika, że jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy umieści pasażera w klasie niższej niż ta, na którą został wykupiony bilet, to powinien zwrócić mu część ceny biletu na zasadach określonych w lit. a)–c).
- 38 Ten człon zdania kładzie w dorozumiany sposób nacisk na odpowiedzialność spoczywającą na obsługującym przewoźniku lotniczym w zakresie umieszczenia w niższej klasie, co znaczy, że jemu i tylko jemu, jako podmiotowi wykonującemu dany lot, w rozumieniu orzecznictwa przytoczonego w pkt 20 niniejszego wyroku, przypisać można decyzję o umieszczeniu pasażera, wbrew temu, co zostało umówione z zainteresowanym i co on nabył, w klasie niższej niż określona na jego bilecie.
- 39 Tym samym art. 10 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 jako całość należy rozumieć w ten sposób, że do celów ustalenia należnego pasażerowi zwrotu nie należy uwzględniać składników ceny lotu takich jak podatki i opłaty, które, choć są związane z tym lotem, nie stanowią jego immanentnej części.
- 40 Wniosek ten znajduje potwierdzenie w celu art. 10 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004, polegającym, jak wskazano w pkt 26–28 niniejszego wyroku, na wynagrodzeniu, w formie ryczałtu, niedogodności wynikającej ze zmniejszenia komfortu związanego z umieszczeniem w niższej klasie przez przewoźnika lotniczego, na całym dystansie i przez cały czas trwania danego lotu.
- 41 W świetle takiego celu nie można bowiem uznać, że rozporządzenie to stanowi podstawę prawną dopuszczającą nakazanie zwrotu, choćby częściowego lub ryczałtowego, składników ceny, których obowiązek zapłaty oraz wysokość nie są związane z tą niedogodnością, a w konsekwencji z wykonaniem danego lotu.
- 42 Sąd odsyłający powinien ustalić, czy rozpatrywane w postępowaniu głównym podatki i opłaty spełniają te wymogi.
- 43 W tych okolicznościach odpowiedź na pytanie trzecie powinna brzmieć, że art. 10 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że w razie umieszczenia pasażera w niższej klasie w trakcie danego lotu, ceną biletu, którą należy uwzględnić do celów ustalenia należnego pasażerowi zwrotu, jest wyłącznie cena samego tego lotu, bez podatków i opłat, o ile obowiązek ich zapłaty oraz ich wysokość nie zależą od klasy, na którą wykupiono bilet.

W przedmiocie kosztów

- 44 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego 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 (trzecia izba) orzeka, co następuje:

- 1) Artykuł 10 ust. 2 w związku z art. 2 lit. f) 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 interpretować w ten sposób, iż w razie umieszczenia pasażera w niższej klasie w trakcie danego lotu, ceną, którą należy uwzględnić do celów ustalenia należnego pasażerowi zwrotu, jest cena lotu, w trakcie którego pasażer został umieszczony w niższej klasie, chyba że nie została ona wskazana na bilecie uprawniającym do przewozu tym lotem, wówczas bowiem należy przyjąć za podstawę część ceny tego biletu stanowiącą iloraz odległości przebytej danym lotem oraz całkowitego dystansu przewozu, do którego uprawniony jest pasażer.
- 2) Artykuł 10 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że w razie umieszczenia pasażera w niższej klasie w trakcie danego lotu, ceną biletu, którą należy uwzględnić do celów ustalenia należnego pasażerowi zwrotu, jest wyłącznie cena samego tego lotu, bez podatków i opłat, o ile obowiązek ich zapłaty oraz ich wysokość nie zależą od klasy, na którą wykupiono bilet.

Podpisy