



## Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (czwarta izba)

z dnia 6 lipca 2017 r.\*

Odesłanie prejudycjalne — Transport — Wspólne zasady wykonywania przewozów lotniczych na terenie Unii — Rozporządzenie (WE) nr 1008/2008 — Przepisy dotyczące ustalania taryf — Artykuł 22 ust. 1 — Artykuł 23 ust. 1 — Informacje wymagane przy przedstawianiu publicznie dostępnych taryf i stawek — Obowiązek wskazania rzeczywistej kwoty podatków, opłat, dopłat lub należności — Swoboda ustalania taryf — Pobieranie opłaty transakcyjnej w wypadku odwołania rezerwacji lotu przez pasażera lub niestawienia się do wejścia na pokład — Ochrona konsumentów

W sprawie C-290/16

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości, Niemcy) postanowieniem z dnia 21 kwietnia 2016 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 24 maja 2016 r., w postępowaniu:

**Air Berlin plc & Co. Luftverkehrs KG**

**przeciwko**

**Bundesverband der Verbraucherzentralen und Verbraucherverbände – Verbraucherzentrale Bundesverband eV,**

TRYBUNAŁ (czwarta izba),

w składzie: T. von Danwitz, prezes izby, E. Juhász, C. Vajda, K. Jürimäe i C. Lycourgos (sprawozdawca), sędziowie,

rzecznik generalny: M. Wathelet,

sekretarz: X. Lopez Bancalari, administrator,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 15 marca 2017 r.,

rozważywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu Air Berlin plc & Co. Luftverkehrs KG przez M. Knospego, Rechtsanwalt,
- w imieniu Bundesverband der Verbraucherzentralen und Verbraucherverbände – Verbraucherzentrale Bundesverband eV przez P. Wassermanna, Rechtsanwalt,
- w imieniu rządu niemieckiego przez K. Stranz i T. Henzego, działających w charakterze pełnomocników,

\* Język postępowania: niemiecki.

— w imieniu Komisji Europejskiej przez W. Möllsa, K.P. Wojcika i F. Wilmana, działających w charakterze pełnomocników,

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

wydaje następujący

### Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 22 ust. 1 i art. 23 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. 2008, L 293, s. 3).
- 2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu między Air Berlin plc & Co. Luftverkehrs KG (zwaną dalej „Air Berlin”) a Bundesverband der Verbraucherzentralen und Verbraucherverbände – Verbraucherzentrale Bundesverband eV (federalnym związkiem centrali oraz stowarzyszeń konsumenckich, zwanym dalej „Bundesverband”) w przedmiocie powództwa o zaniechanie wniesionego przez Bundesverband przeciw praktykom Air Berlin dotyczącym przedstawiania cen oraz ogólnych warunków umów figurujących na jej stronie internetowej.

### Ramy prawne

#### *Prawo Unii*

##### *Dyrektywa 93/13*

- 3 Artykuł 3 ust. 1 i 2 dyrektywy Rady 93/13/EWG z dnia 5 kwietnia 1993 r. w sprawie nieuczciwych warunków w umowach konsumenckich (Dz.U. 1993, L 95, s. 29 – wyd. spec. w jęz. polskim, rozdz. 15, t. 2, s. 288; sprostowanie Dz.U. 2016, L 276, s. 17) stanowi:

„1. Warunki umowy, które nie były indywidualnie negocjowane, mogą być uznane za nieuczciwe, jeśli stoją w sprzeczności z wymogami dobrej wiary, powodują znaczącą nierównowagę wynikających z umowy praw i obowiązków stron ze szkodą dla konsumenta.

2. Warunki umowy zawsze zostaną uznane za niewynegocjowane indywidualnie, jeżeli zostały sporządzone wcześniej i konsument nie miał w związku z tym wpływu na ich treść, zwłaszcza jeśli zostały przedstawione konsumentowi w formie uprzednio sformułowanej umowy standardowej.

[...]”.

- 4 Zgodnie z art. 6 ust. 1 tej dyrektywy „[p]aństwa członkowskie stanowią, że na mocy prawa krajowego nieuczciwe warunki w umowach zawieranych przez sprzedawców lub dostawców z konsumentami nie będą wiążące dla konsumenta, a umowa w pozostałej części będzie nadal obowiązywała strony, jeżeli jest to możliwe po wyłączeniu z niej nieuczciwych warunków”.

*Rozporządzenie nr 1008/2008*

- 5 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. [...]”.

- 6 Artykuł 2 tego rozporządzenia stanowi:

„Do celów niniejszego rozporządzenia:

[...]

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;

[...]”.

- 7 Artykuł 22 wspomnianego rozporządzenia, zatytułowany „Swoboda ustalania taryf”, przewiduje w ust. 1:

„Bez uszczerbku dla art. 16 ust. 1 wspólnotowi przewoźnicy lotniczy oraz, na zasadzie wzajemności, przewoźnicy lotniczy z państw trzecich swobodnie ustalają taryfy lotnicze i stawki za wewnątrzspółnotowe przewozy lotnicze”.

- 8 Artykuł 23 tego 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 [jaką] 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 [obowiązkowe] 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 oraz
- d) inne opłaty, dopłaty i należności, takie jak związane z ochroną lub paliwem;

jeżeli do taryfy lotniczej lub stawki lotniczej dodano kwoty wymienione w [art. 23 ust. 1 zdanie trzecie] 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 niemieckie***

- 9 Paragraf 307 ust. 1 i 2 Bürgerliches Gesetzbuch (kodeksu cywilnego), w brzmieniu mającym zastosowanie do okoliczności faktycznych w postępowaniu głównym (zwanego dalej „BGB”), stanowi:
- „1. Postanowienia ogólnych warunków umów są bezskuteczne, jeżeli są niewspółmiernie niekorzystne dla drugiej strony umowy z dostawcą w sposób sprzeczny z zasadą dobrej wiary. [...]”
2. Niekorzystne traktowanie należy przyjąć w razie wątpliwości, jeśli dane postanowienie:
- 1) jest nie do pogodzenia z zasadniczymi założeniami ustawowej regulacji, od której jest czynione odstępstwo lub
  - 2) ogranicza istotne prawa lub obowiązki wynikające z charakteru umowy w ten sposób, że zagrożone jest osiągnięcie celu umowy”.

### **Postępowanie główne i pytania prejudycjalne**

- 10 W dniu 26 kwietnia 2010 r. Bundesverband przeprowadził symulację rezerwacji na stronie internetowej Air Berlin lotu w jedną stronę z lotniska Berlin-Tegel (Niemcy) do Kolonii (Niemcy). Na pierwszym etapie rezerwacji wyświetlił się wykaz przedstawiający w formie tabeli możliwości połączeń lotniczych w różnych cenach. Po wybraniu jednego z połączeń lotniczych tabela zawierająca różne elementy i ich cenę przedstawiała w szczególności cenę 3 EUR tytułem „Podatki i opłaty”. Podczas innej symulacji rezerwacji przeprowadzonej przez Bundesverband na tej samej stronie internetowej w dniu 20 czerwca 2010 r. za lot w dwie strony z wylotem z Berlina-Tegel i przylotem do Frankfurtu nad Menem (Niemcy) tytułem „Podatki i opłaty” ukazała się kwota 1 EUR.
- 11 Zdaniem Bundesverband kwoty podatków i opłat wskazane na stronie internetowej Air Berlin były znacznie niższe od kwot rzeczywiście należnych od przedsiębiorstwa lotniczego na mocy tabel opłat lotniskowych danych lotnisk i w konsekwencji mogły wprowadzać konsumenta w błąd. Bundesverband, uznając, że to przedstawienie było sprzeczne z art. 23 ust. 1 zdanie trzecie rozporządzenia nr 1008/2008, wniósł do Landgericht Berlin (sądu okręgowego w Berlinie, Niemcy) powództwo o zaniechanie tej praktyki.
- 12 W ramach tego powództwa Bundesverband zakwestionował także legalność postanowienia zawartego w pkt 5.2 ogólnych warunków umów Air Berlin dostępnych na jej stronie internetowej (zwanym dalej „ogólnymi warunkami umów”), które stanowi, że Air Berlin pobiera tytułem opłaty transakcyjnej kwotę 25 EUR za rezerwację i pasażera od kwoty, którą należy zwrócić temu ostatniemu, jeżeli nie stawił się on na lot lub odwołał swoją rezerwację. Bundesverband wyjaśnił, że postanowienie to narusza § 307 BGB, gdyż w nienależyty sposób działa na niekorzyść kontrahentów przedsiębiorstwa lotniczego. Dodał, że Air Berlin nie może żądać odrębnego wynagrodzenia za wykonanie obowiązku ustawowego.
- 13 Landgericht Berlin (sąd okręgowy w Berlinie) uwzględnił powództwo Bundesverband i nakazał Air Berlin pod rygorem kar porządkowych, by z jednej strony zaniechała umieszczania w rubryce „Podatki i opłaty” w trakcie przedstawiania cen za loty na swojej stronie internetowej kwot nieodpowiadających kwotom, które to przedsiębiorstwo lotnicze jest zobowiązane rzeczywiście zapłacić, a z drugiej strony, by usunęła pkt 5.2 ogólnych warunków umów.
- 14 Ponieważ apelacja, którą Air Berlin wniosła do Kammergericht Berlin (wyższego sądu krajowego w Berlinie, Niemcy), została oddalona, to przedsiębiorstwo lotnicze wniosło kasację (Revision) do Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości, Niemcy).

- 15 Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości) zwraca się w pierwszej kolejności o wykładnię art. 23 ust. 1 zdanie trzecie rozporządzenia nr 1008/2008. Mając na uwadze orzecznictwo Trybunału, sąd odsyłający żywi bowiem wątpliwości co do zgodności przedstawiania cen na stronie internetowej Air Berlin z wymogami określonymi w tym przepisie.
- 16 W drugiej kolejności wspomniany sąd zmierza do uzyskania wyjaśnień co do wykładni art. 22 ust. 1 tego rozporządzenia celem ustalenia, czy przewidziana w tym przepisie zasada, zgodnie z którą przewoźnicy lotniczy swobodnie ustalają taryfy i stawki lotnicze za wewnątrzunijne przewozy lotnicze, może uzasadniać nałożenie w drodze ogólnych warunków umów Air Berlin odrębnej opłaty na pasażerów, którzy nie stawili się na lot lub odwołali rezerwację.
- 17 W tych okolicznościach Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:
- „1) Czy art. 23 ust. 1 zdanie trzecie rozporządzenia nr 1008/2008 należy interpretować w ten sposób, że przewoźnicy lotniczy przy publikacji swoich taryf lotniczych muszą wskazać wymienione w lit. b)–d) podatki, opłaty lotniskowe, inne opłaty, dopłaty i należności w ich rzeczywistej wysokości i dlatego nie mogą ich częściowo włączać do swoich taryf lotniczych określonych w lit. a) tego przepisu?
- 2) Czy art. 22 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008 należy interpretować w ten sposób, że sprzeciwia się on stosowaniu mającego swoją podstawę w prawie Unii krajowego uregulowania dotyczącego ogólnych warunków umów, w myśl którego od klientów, którzy nie stawili się na lot lub odwołali rezerwację, nie może być z tego tytułu pobierana odrębna opłata transakcyjna?”.

## **W przedmiocie pytań prejudycjalnych**

### ***W przedmiocie pytania pierwszego***

- 18 Poprzez pytanie pierwsze sąd odsyłający zmierza do ustalenia, czy art. 23 ust. 1 zdanie trzecie rozporządzenia nr 1008/2008 należy interpretować w ten sposób, że przewoźnicy lotniczy przy publikacji swoich taryf lotniczych muszą wskazać wymienione w art. 23 ust. 1 zdanie trzecie lit. b)–d) tego rozporządzenia podatki, opłaty lotniskowe, inne opłaty, dopłaty i należności w ich rzeczywistej wysokości i dlatego nie mogą ich częściowo włączać do taryfy lotniczej, o której mowa w art. 23 ust. 1 zdanie trzecie lit. a) tego rozporządzenia.
- 19 Artykuł 23 ust. 1 zdanie drugie rozporządzenia nr 1008/2008 przewiduje, że przy publikacji, w tym w Internecie, publicznie dostępnych taryf i stawek lotniczych „[o]stateczna cena, którą [jaką] 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 [obowiązkowe] i możliwe do przewidzenia w chwili publikacji”. Artykuł 23 ust. 1 zdanie trzecie tego rozporządzenia stanowi, że poza wskazaniem ostatecznej ceny określa się taryfę lotniczą lub stawkę lotniczą, a także podatki, opłaty lotniskowe oraz inne opłaty, dopłaty i należności, takie jak związane z ochroną lub paliwem, jeżeli elementy te zostały dodane do taryfy lotniczej lub stawki lotniczej.
- 20 Zdaniem Air Berlin przewoźnicy lotniczy nie są zobowiązani do odrębnego przedstawienia kwot podatków, opłat lotniskowych, jak też innych opłat, dopłat i należności wymienionych w art. 23 ust. 1 zdanie trzecie lit. b)–d) rozporządzenia nr 1008/2008, w wypadku gdy elementy te są zawarte w taryfie lotniczej, o której mowa w art. 23 ust. 1 zdanie trzecie lit. a) tego rozporządzenia. Air Berlin uważa bowiem, że jedynie cena ostateczna ma decydujące znaczenie dla umożliwienia klientowi porównania różnych cen proponowanych przez przewoźników lotniczych.



- 21 Bundesverband, rząd niemiecki i Komisja Europejska utrzymują natomiast, że art. 23 ust. 1 zdanie trzecie rozporządzenia nr 1008/2008 nakłada na przewoźników lotniczych obowiązek wskazania kwoty różnych składników ceny ostatecznej.
- 22 Należy przypomnieć, że w celu dokonania wykładni przepisu prawa Unii należy wziąć pod uwagę nie tylko jego treść, ale także jego kontekst oraz cele, do których zmierza uregulowanie, którego ów przepis stanowi część (wyrok z dnia 19 lipca 2012 r., ebookers.com Deutschland, C-112/11, EU:C:2012:487, pkt 12 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 23 Z treści art. 23 ust. 1 zdanie trzecie rozporządzenia nr 1008/2008 wynika, że obowiązek określenia przynajmniej taryfy lotniczej, a także podatków, opłat lotniskowych i innych opłat, dopłat lub należności, jeżeli elementy te zostały dodane do taryfy lotniczej, uzupełnia wynikający z art. 23 ust. 1 zdanie drugie tego rozporządzenia obowiązek wskazania ceny ostatecznej (zob. podobnie wyrok z dnia 15 stycznia 2015 r., Air Berlin, C-573/13, EU:C:2015:11, pkt 44).
- 24 Stąd wbrew temu, co utrzymuje Air Berlin, zwłaszcza przywołując motyw 16 rozporządzenia nr 1008/2008, przewoźnik lotniczy, który ograniczyłby się do wskazania ceny ostatecznej, nie spełniłby przepisów art. 23 ust. 1 zdanie trzecie tego rozporządzenia, gdyż wymagają one wskazania kwot różnych elementów składających się na tę cenę.
- 25 Wniosku tego nie może podważyć argument podniesiony przez Air Berlin, zgodnie z którym samo brzmienie art. 23 ust. 1 zdanie trzecie rozporządzenia nr 1008/2008 nakłada na przewoźników lotniczych obowiązek wskazania kwot wymienionych w art. 23 ust. 1 zdanie trzecie lit. b)–d) tego rozporządzenia jedynie wtedy, gdy „do taryfy lotniczej lub stawki lotniczej dodano [te] kwoty”, a nie jeżeli zostały one zawarte we wspomnianej taryfie.
- 26 W art. 2 pkt 18 rozporządzenia nr 1008/2008, który definiuje pojęcie „taryfy lotniczej”, nie wymieniono bowiem podatków, opłat lotniskowych, innych opłat, dopłat i należności wśród kwot zawartych we wspomnianej taryfie. Z powyższego wynika, że przewoźnicy lotniczy nie są uprawnieni do włączenia tych kwot do taryfy lotniczej, którą mają obowiązek wskazać na podstawie art. 23 ust. 1 zdanie trzecie lit. a) tego rozporządzenia.
- 27 Wbrew temu, co twierdzi także Air Berlin, taka wykładnia art. 23 ust. 1 zdanie trzecie rozporządzenia nr 1008/2008 nie skutkuje pozbawieniem sensu tego przepisu. Część zdania „jeżeli do taryfy lotniczej lub stawki lotniczej dodano kwoty wymienione w [art. 23 ust. 1 zdanie trzecie] lit. b), c) i d)” w sposób oczywisty dotyczy dokonania rozróżnienia między przypadkiem, w którym przewoźnicy lotniczy obciążają tymi kwotami swych klientów, od przypadku, w którym dokonują wyboru wpłacenia samodzielnie tych kwot, ponieważ obowiązek określenia wspomnianych kwot istnieje tylko w pierwszym przypadku.
- 28 Z powyższego wynika, że klienci powinni wiedzieć, jakie poszczególne elementy, określone w art. 23 ust. 1 zdanie trzecie rozporządzenia nr 1008/2008, składają się na ostateczną cenę, którą należy zapłacić, i jakie im odpowiadają kwoty zawarte w tej ostatecznej cenie.
- 29 Wykładnia ta znajduje potwierdzenie w analizie zarówno celów regulacji, której część stanowi przepis będący przedmiotem postępowania głównego, jak i jej kontekstu.
- 30 Artykuł 23 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008 ma na celu zapewnienie w szczególności informacji i przejrzystości w odniesieniu do cen przewozów lotniczych wykonywanych na trasie rozpoczynającej się w porcie lotniczym znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego oraz że w ten sposób przyczynia się on do zagwarantowania ochrony klienta korzystającego z tych przewozów. W tym względzie przewiduje on 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 sam przewóz lotniczy (wyrok z dnia 18 września 2014 r., Vueling Airlines, C-487/12, EU:C:2014:2232, pkt 32).

- 31 Cel służący informacji i przejrzystości w odniesieniu do cen nie byłby osiągnięty, gdyby art. 23 ust. 1 zdanie trzecie rozporządzenia nr 1008/2008 należało interpretować w ten sposób, że oferuje on przewoźnikom lotniczym wybór włączenia do taryfy lotniczej podatków, opłat lotniskowych, innych opłat, dopłat i należności lub wskazania tych poszczególnych kwot oddzielnie.
- 32 Odmienne wykładnia art. 23 ust. 1 zdanie trzecie rozporządzenia nr 1008/2008 ponadto mogłaby pozbawić ten przepis wszelkiej skuteczności (effet utile). Z jednej strony częściowe włączenie do taryfy lotniczej kwot wymienionych w art. 23 ust. 1 zdanie trzecie lit. b)–d) rozporządzenia nr 1008/2008 prowadziłoby bowiem do określenia jedynie kwot bez związku z rzeczywistością. Z drugiej strony całkowite włączenie tych kwot do taryfy lotniczej skutkowałoby tym, że kwota wskazana z tytułu taryfy lotniczej mogłaby być równa ostatecznej cenie, jaką należy zapłacić. Obowiązek wskazania ostatecznej ceny, jaką należy zapłacić, jest już przewidziany w art. 23 ust. 1 zdanie drugie tego rozporządzenia.
- 33 Wreszcie należy rozpatrzyć podniesiony przez Air Berlin argument, zgodnie z którym wskazanie rzeczywistej kwoty elementów, o których mowa w art. 23 ust. 1 zdanie trzecie lit. c) i d) rozporządzenia nr 1008/2008, jest niemożliwe, ponieważ kwoty te nie są znane w chwili rezerwacji lotu.
- 34 W tym względzie należy zauważyć, że przy zakupie biletu klient powinien zapłacić cenę ostateczną, a nie tymczasową. W konsekwencji, jeżeli kwota niektórych opłat, niektórych dopłat lub należności, takich jak opłat paliwowych, może, jak utrzymuje Air Berlin, być dokładnie znana dopiero po dokonaniu lotu, a czasami nawet szereg miesięcy po tym locie, kwoty podatków, opłat lotniskowych i innych opłat, dopłat i należności, wymienionych w art. 23 ust. 1 zdanie trzecie lit. b)–d) rozporządzenia nr 1008/2008, które powinny zostać uiszczone przez klienta, odpowiadają oszacowaniu dokonанemu przez przewoźnika lotniczego w chwili rezerwacji lotu.
- 35 W tym sensie art. 23 ust. 1 zdanie drugie rozporządzenia nr 1008/2008 przewiduje poza tym, że składnikami ostatecznej ceny, jaką ma zapłacić klient, są obok taryf lotniczych i stawek lotniczych wszystkie należne podatki, opłaty, dopłaty i należności, które są „[obowiązkowe] i możliwe do przewidzenia w chwili publikacji”.
- 36 W świetle powyższego na pytanie pierwsze należy odpowiedzieć, że art. 23 ust. 1 zdanie trzecie rozporządzenia nr 1008/2008 należy interpretować w ten sposób, że przewoźnicy lotniczy przy publikacji swoich taryf lotniczych muszą wskazać oddzielnie kwoty należne od klientów z tytułu podatków, opłat lotniskowych oraz innych opłat, dopłat i należności, o których mowa w art. 23 ust. 1 zdanie trzecie lit. b)–d) tego rozporządzenia i nie mogą w konsekwencji włączać, nawet w części, tych kwot do taryfy lotniczej, o której mowa w art. 23 ust. 1 zdanie trzecie lit. a) wspomnianego rozporządzenia.

### ***W przedmiocie pytania drugiego***

- 37 Poprzez swe pytanie drugie sąd odsyłający zmierza w istocie do ustalenia, czy art. 22 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008 należy interpretować w ten sposób, że stoi on na przeszkodzie temu, by stosowanie uregulowania krajowego transponującego dyrektywę 93/13 mogło doprowadzić do uznania za bezskuteczne postanowienia ogólnych warunków umów umożliwiającego pobieranie odrębnych ryczałtowych opłat transakcyjnych od klientów, którzy nie skorzystali z lotu lub odwołali rezerwację.

- 38 Sąd odsyłający uważa, że pkt 5.2 ogólnych warunków umów, który przewiduje pobieranie opłaty transakcyjnej w wysokości 25 EUR za każdego pasażera i rezerwację w wypadku odwołania rezerwacji lotu w taryfie oszczędnościowej lub niestawienia się do wejścia na pokład takiego lotu, jest niewspółmiernie niekorzystne dla klientów Air Berlin i zgodnie z § 307 ust. 1 BGB jest bezskuteczne.
- 39 Sąd odsyłający wyjaśnia także, iż § 307 ust. 1 zdanie pierwsze i § 307 ust. 2 pkt 1 BGB dokonuje transpozycji do prawa niemieckiego art. 3 ust. 1 i art. 6 ust. 1 zdanie pierwsze człon pierwszy dyrektywy 93/13.
- 40 W tym względzie Air Berlin podniósł w swoich uwagach na piśmie, że, aby uznać postanowienie zawarte w pkt 5.2 ogólnych warunków umowy za nieuczciwe, niemieckie sądy pierwszej instancji i apelacyjny oparły się wyłącznie na prawie krajowym, a nie na prawie Unii.
- 41 Należy przypomnieć, że w ramach odesłania prejudycjalnego Trybunał jest jedynie uprawniony do orzekania w przedmiocie wykładni lub ważności prawa Unii w odniesieniu do sytuacji faktycznej i prawnej, którą przedstawił sąd odsyłający, tak aby udzielić temu sądowi wskazówek przydatnych do rozstrzygnięcia zawisłego przed nim sporu (zob. podobnie wyrok z dnia 27 kwietnia 2017 r., A-Rosa Flussschiff, C-620/15, EU:C:2017:309, pkt 35).
- 42 W tych okolicznościach na drugie pytanie prejudycjalne należy więc odpowiedzieć, wychodząc z założenia, z jakiego wyszedł sąd odsyłający, zgodnie z którym uregulowanie krajowe mające na celu ochronę przed nieuczciwymi praktykami, a mianowicie § 307 BGB, na podstawie którego postanowienie zawarte w pkt 5.2 ogólnych warunków umów zostało uznane przez sąd odsyłający za nieuczciwe, jest oparte na prawie Unii w zakresie, w jakim uregulowanie to dokonuje transpozycji dyrektywy 93/13.
- 43 Sąd odsyłający zmierza do ustalenia, czy w świetle wyroku z dnia 18 września 2014 r., Vueling Airlines (C-487/12, EU:C:2014:2232) należy stwierdzić, że przyznana przewoźnikom lotniczym swoboda ustalania taryf lotniczych na podstawie art. 22 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008 sprzeciwia się temu, by uregulowanie krajowe, które dokonuje transpozycji prawa Unii w dziedzinie ochrony konsumentów, znajdowało zastosowanie do takiego postanowienia.
- 44 Bez potrzeby rozstrzygania kwestii, czy ryczałtowe opłaty transakcyjne przewidziane w postanowieniu zawartym w pkt 5.2 ogólnych warunków umów wchodzi w zakres pojęcia „taryfy lotniczej”, w rozumieniu rozporządzenia nr 1008/2008, a w konsekwencji, czy postanowienie to może korzystać ze swobody ustalania taryf określonej w art. 22 ust. 1 tego rozporządzenia, należy wskazać, że celem dyrektywy 93/13, zgodnie z jej art. 1 ust. 1, jest zbliżenie przepisów państw członkowskich odnoszących się do nieuczciwych warunków umownych w umowach zawieranych pomiędzy sprzedawcą lub przedsiębiorcą a konsumentem. Chodzi zatem o ogólną dyrektywę w zakresie ochrony konsumentów, która ma zastosowanie we wszystkich sektorach działalności gospodarczej. Dyrektywa ta nie ma na celu ograniczenia swobody ustalania taryf przez przewoźników lotniczych, lecz zobowiązanie państw członkowskich do ustanowienia mechanizmu zapewniającego, że ewentualnie nieuczciwy charakter wszelkich warunków umownych, które nie były indywidualnie negocjowane, może zostać poddany kontroli w celu ochrony, jaką należy przyznać konsumentowi ze względu na to, że jest on stroną słabszą niż przedsiębiorca, zarówno pod względem możliwości negocjacyjnych, jak i ze względu na stopień poinformowania (zob. podobnie wyrok z dnia 26 lutego 2015 r., Matei, C-143/13, EU:C:2015:127, pkt 51 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 45 W tym kontekście niestosowanie wspomnianej dyrektywy w dziedzinie przewozów lotniczych regulowanej rozporządzeniem nr 1008/2008 może być dopuszczalne tylko pod warunkiem, że jest wyraźnie przewidziane w przepisach tego rozporządzenia. Tymczasem ani brzmienie art. 22 wspomnianego rozporządzenia nr 1008/2008, który to artykuł dotyczy swobody ustalania taryf, ani brzmienie pozostałych przepisów wspomnianego rozporządzenia nie dają podstaw do takiego stwierdzenia, pomimo że w dniu wydania tego rozporządzenia dyrektywa 93/13 już obowiązywała.



- 46 Z celu art. 22 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008 nie można także wywieść, że umowy o przewóz lotniczy nie podlegają ogólnym przepisom dotyczącym ochrony konsumentów przed nieuczciwymi warunkami.
- 47 W tym względzie Komisja słusznie podnosi, że swoboda ustalania taryf przewidziana w art. 22 rozporządzenia nr 1008/2008 jest rezultatem stopniowej eliminacji wykonywanej przez państwa członkowskie kontroli cen celem otwarcia tego sektora na konkurencję. Jak zauważył rzecznik generalny Y. Bot w pkt 27 opinii w sprawie Vueling Airlines (C-487/12, EU:C:2014:27), ostatecznym celem liberalizacji rynku lotniczego było uzyskanie większej dywersyfikacji oferowanych usług, a także obniżenie taryf z korzyścią dla konsumentów. I tak, w motywie piątym rozporządzenia Rady (EWG) nr 2409/92 (Dz.U. 1992, L 240, s. 15 – wyd. spec. w jęz. polskim, rozdz. 7, t.1, s. 427), uchylonego rozporządzeniem nr 1008/2008, wskazano, że należało „uzupełnić swobodę w zakresie określania cen właściwymi przepisami, mającymi na celu ochronę interesów konsumentów i przemysłu”.
- 48 Wyrok z dnia 18 września 2014 r., Vueling Airlines (C-487/12, EU:C:2014:2232) nie może prowadzić do przyjęcia odmiennego wniosku. W wyroku tym Trybunał uznał, że art. 22 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008 stoi na przeszkodzie uregulowaniu takiemu jak będące przedmiotem tej sprawy mającemu na celu zobowiązanie przewoźników lotniczych we wszystkich okolicznościach do transportu zarejestrowanego bagażu ich pasażerów bez możliwości żądania dopłaty do ceny tego transportu. Trybunał w żaden sposób nie wskazał natomiast, że swoboda ustalania taryf stoi na przeszkodzie w sposób ogólny stosowaniu wszelkich przepisów dotyczących ochrony konsumentów. Wręcz przeciwnie, Trybunał wskazał, że bez uszczerbku dla stosowania między innymi przepisów wydanych w dziedzinie ochrony konsumentów prawo Unii nie sprzeciwia się temu, aby państwa członkowskie regulowały kwestie dotyczące umowy o przewóz lotniczy, w szczególności w celu ochrony konsumentów przed nieuczciwymi praktykami, z zastrzeżeniem, że nie będzie to sprzeczne z przepisami dotyczącymi ustalania taryf z rozporządzenia nr 1008/2008 (zob. podobnie wyrok z dnia 18 września 2014 r., Vueling Airlines, C-487/12, EU:C:2014:2232, pkt 44).
- 49 Ze wspomnianego wyroku nie można zatem wywnioskować, że art. 22 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008 stoi na przeszkodzie stosowaniu uregulowania krajowego, które dokonują transpozycji przepisów prawa Unii w dziedzinie ochrony konsumentów takich jak przepisy dyrektywy 93/13.
- 50 Z powyższych rozważań wynika, że ustanowiona w art. 22 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008 swoboda ustalania taryf wewnątrzunijnych przewozów lotniczych nie może stać na przeszkodzie stosowaniu takiego uregulowania krajowego do warunków umów o przewóz lotniczy.
- 51 Odmienna odpowiedź prowadziłaby do pozbawienia konsumentów praw, jakie wynikają dla nich z dyrektywy 93/13 w dziedzinie ustalania taryf przewozów lotniczych, i umożliwienia przewoźnikom lotniczym, wobec braku jakiegokolwiek kontroli, włączenia do umów zawieranych z pasażerami nieuczciwych warunków dotyczących ustalania taryf.
- 52 W świetle powyższego na pytanie drugie należy odpowiedzieć, że art. 22 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008 należy interpretować w ten sposób, że nie stoi on na przeszkodzie temu, by stosowanie uregulowania krajowego transponującego dyrektywę 93/13 mogło doprowadzić do uznania za bezskuteczne postanowienia ogólnych warunków umów umożliwiającego pobieranie odrębnych ryczałtowych opłat transakcyjnych od klientów, którzy nie skorzystali z lotu lub odwołali rezerwację.

### **W przedmiocie kosztów**

- 53 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 (czwarta izba) orzeka, co następuje:

- 1) **Artykuł 23 ust. 1 zdanie trzecie 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 przewoźnicy lotniczy przy publikacji swoich taryf lotniczych muszą wskazać oddzielnie kwoty należne od klientów z tytułu podatków, opłat lotniskowych oraz innych opłat, dopłat i należności, o których mowa w art. 23 ust. 1 zdanie trzecie lit. b)–d) tego rozporządzenia, i nie mogą w konsekwencji włączać, nawet w części, tych kwot do taryfy lotniczej, o której mowa w art. 23 ust. 1 zdanie trzecie lit. a) wspomnianego rozporządzenia.**
- 2) **Artykuł 22 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008 należy interpretować w ten sposób, że nie stoi on na przeszkodzie temu, by stosowanie uregulowania krajowego transponującego dyrektywę Rady 93/13/EWG z dnia 5 kwietnia 1993 r. w sprawie nieuczciwych warunków w umowach konsumenckich mogło doprowadzić do uznania za bezskuteczne postanowienia ogólnych warunków umów umożliwiającego pobieranie odrębnych ryczałtowych opłat transakcyjnych od klientów, którzy nie skorzystali z lotu lub odwołali rezerwację.**

Podpisy