



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (wielka izba)

z dnia 23 października 2012 r. *

Transport lotniczy — Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 — Artykuły 5–7 —
Konwencja montrealaska — Artykuły 19 i 29 — Prawo do odszkodowania w przypadku opóźnienia
lotu — Zgodność

W sprawach połączonych C-581/10 i C-629/10

mających za przedmiot wnioski o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożone przez Amtsgericht Köln (Niemcy) i High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Zjednoczone Królestwo), odpowiednio, postanowieniami z dnia 3 listopada i 10 sierpnia 2010 r., które wpłynęły do Trybunału w dniach 13 i 24 grudnia 2010 r., w postępowaniach:

Emeka Nelson,

Bill Chinazo Nelson,

Brian Cheimezie Nelson

przeciwko

Deutsche Lufthansa AG (C-581/10)

oraz

The Queen, na wniosek:

TUI Travel plc,

British Airways plc,

easyJet Airline Company Ltd,

International Air Transport Association

przeciwko

Civil Aviation Authority (C-629/10),

* Języki postępowania: niemiecki i angielski.

TRYBUNAŁ (wielka izba),

w składzie: V. Skouris, prezes, K. Lenaerts, wiceprezes, A. Tizzano, G. Arestis, J. Malenovský (sprawozdawca), M. Berger, prezesi izb, E. Juhász, A. Borg Barthet, J.C. Bonichot, D. Šváby i A. Prechal, sędziowie,

rzecznik generalny: Y. Bot,

sekretarz: A. Impellizzeri, administrator,

uwzględniając procedurę pisemną i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 20 marca 2012 r.,

rozważywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu Deutsche Lufthansa AG przez Ch. Gieseckego, Rechtsanwalt,
- w imieniu TUI Travel plc, British Airways plc, easyJet Airline Company Ltd oraz International Air Transport Association przez L. Van den Hendego, solicitor, oraz D. Andersona, QC,
- w imieniu Civil Aviation Authority przez A. Shaha, QC,
- w imieniu rządu niemieckiego przez T. Henzego oraz J. Kemper, działających w charakterze pełnomocników,
- w imieniu rządu Zjednoczonego Królestwa przez S. Ossowskiego, działającego w charakterze pełnomocnika, wspieranego przez D. Bearda, QC,
- w imieniu rządu francuskiego przez G. de Bergues'a oraz M. Perrota, działających w charakterze pełnomocników,
- w imieniu rządu polskiego przez M. Szpunara, K. Bożekowską-Zawiszę oraz M. Kamejszę, działających w charakterze pełnomocników,
- w imieniu Parlamentu Europejskiego przez L.G. Knudsen oraz A. Troupiotisa, działających w charakterze pełnomocników,
- w imieniu Rady Unii Europejskiej przez E. Karlsson oraz A. De Elere, działających w charakterze pełnomocników,
- w imieniu Komisji Europejskiej przez K. Simonssona, K.P. Wojcika oraz N. Yerrell, działających w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 15 maja 2012 r.,

wydaje następujący

Wyrok

- 1 Wnioski o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczą wykładni i ważności art. 5–7 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 (Dz.U. L 46, s. 1).

- 2 Wniosek w sprawie C-581/10 został złożony w ramach sporu pomiędzy E. Nelsonem i jego rodziną (zwanymi dalej łącznie „członkami rodziny Nelsonów”) a przewoźnikiem lotniczym Deutsche Lufthansa AG (zwanym dalej „Lufthansą”) w przedmiocie odmowy wypłaty odszkodowania przez tego przewoźnika pasażerom, którzy dotarli do docelowego portu lotniczego z dwudziestoczworgodzinnym opóźnieniem w stosunku do pierwotnie przewidzianej godziny przylotu.
- 3 Wniosek w sprawie C-629/10 został złożony w ramach sporu pomiędzy spółkami TUI Travel plc, British Airways plc, easyJet Airline Company Ltd (zwanymi dalej łącznie „TUI Travel i in.”) i International Air Transport Association (międzynarodowym zrzeszeniem przewoźników powietrznych, zwanym dalej „IATA”) a Civil Aviation Authority (urzędem lotnictwa cywilnego) w przedmiocie odmowy zagwarantowania tym spółkom przez ów urząd, iż wykładni rozporządzenia nr 261/2004 nie będzie on dokonywać w ten sposób, że rozporządzenie to nakłada na przewoźników lotniczych obowiązek wypłacania pasażerom odszkodowań z tytułu opóźnień lotów.

Ramy prawne

Prawo międzynarodowe

- 4 Zawarta w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r. Konwencja o ujednoczeniu 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).
- 5 Artykuły 17–37 konwencji montrealskiej stanowią jej rozdział III, zatytułowany „Odpowiedzialność przewoźnika i zakres odszkodowania za szkody”.
- 6 Artykuł 19 tej konwencji, zatytułowany „Opóźnienie”, stanowi:
„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”.
- 7 Artykuł 22 ust. 1 tej konwencji ogranicza odpowiedzialność przewoźnika za szkodę wynikłą z opóźnienia do kwoty 4 150 specjalnych praw ciągnięcia w przypadku każdego pasażera. Artykuł 22 ust. 5 stanowi przede wszystkim, że ograniczenie to nie ma zastosowania, jeśli szkoda wynikła z działania lub zaniechania przewoźnika lub jego pracowników, lub agentów, dokonanych z zamiarem spowodowania szkody lub lekkomyślnie i ze świadomością, że szkoda najprawdopodobniej powstanie.
- 8 Artykuł 29 konwencji montrealskiej, zatytułowany „Podstawa roszczeń”, przewiduje:
„W przewozie osób, bagażu i ładunku jakiegokolwiek 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, odszkodowanie z nawiązką lub jakiegokolwiek inne odszkodowanie niekompensacyjne nie są zasądzane”.

Prawo Unii

9 Motywy 1–4 i 15 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.
- (3) Pomimo iż rozporządzenie Rady (EWG) nr 295/91 z dnia 4 lutego 1991 r. ustanawiające wspólne zasady systemu odszkodowań dla pasażerów, którym odmówiono przyjęcia na pokład w regularnych przewozach lotniczych [Dz.U. L 36, s. 5], stworzyło podstawy ochrony pasażerów, liczba pasażerów, którym odmówiono przyjęcia na pokład wbrew ich woli, pozostaje zbyt wysoka, podobnie jak liczba pasażerów poszkodowanych odwołaniem lotu bez uprzedzenia oraz dużymi opóźnieniami.
- (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 ujednoczonych warunkach na zliberalizowanym rynku.

[...]

- (15) 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 wszelkich racjonalnych środków przez zainteresowanego przewoźnika, by uniknąć tych opóźnień lub odwołań lotów”.

10 Artykuł 2 tego rozporządzenia, zatytułowany „Definicje”, przewiduje:

„Dla celów niniejszego rozporządzenia

[...]

- l) »odwołanie« oznacza nieodbycie się lotu, który był uprzednio planowany i na który zostało zarezerwowane przynajmniej jedno miejsce”.

11 Artykuł 5 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Odwołanie”, przewiduje:

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

- a) otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 8; oraz

[...]

- c) mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7, chyba że:

[...]

- iii) zostali poinformowani o odwołaniu w okresie krótszym niż siedem dni przed planowym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot nie więcej niż godzinę przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej dwie godziny po planowym czasie przylotu.

[...]

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 było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

[...]”.

12 Artykuł 6 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Opóźnienie”, 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 1 500 kilometrów; lub
- b) o trzy lub więcej godzin w przypadku wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1 500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości pomiędzy 1 500 a 3 500 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”.

13 Artykuł 7 tego rozporządzenia, zatytułowany „Prawo do odszkodowania”, przewiduje:

„1. W przypadku odwołania do niniejszego artykułu, pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości:

- a) 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1 500 kilometrów;
- b) 400 EUR dla wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1 500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1 500 do 3 500 kilometrów;
- c) 600 EUR dla wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b).

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

2. Jeżeli pasażerom zaoferowano, zgodnie z art. 8, zmianę planu podróży do ich miejsca docelowego na alternatywny lot, którego czas przylotu nie przekracza planowego czasu przylotu pierwotnie zarezerwowanego lotu

- a) o dwie godziny w przypadku wszystkich lotów o długości do 1 500 kilometrów; lub
- b) o trzy godziny w przypadku wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1 500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1 500 do 3 500 kilometrów; lub
- c) o cztery godziny w przypadku wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b),

obsługujący przewoźnik lotniczy może pomniejszyć odszkodowanie przewidziane w ust. 1 o 50%.

[...]”.

14 Zgodnie z art. 8 ust. 1 rzeczonego rozporządzenia:

„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;
- b) zmianą planu podróży, na porównywalnych warunkach, do ich miejsca docelowego, w najwcześniejszym możliwym terminie; lub
- c) zmianą planu podróży, na porównywalnych warunkach, do ich miejsca docelowego, w późniejszym terminie dogodnym dla pasażera, w zależności od dostępności wolnych miejsc”.

Postępowania główne i pytania prejudycjalne

Sprawa C-581/10

15 Członkowie rodziny Nelsonów zarezerwowali w Lufthansie lot z Frankfurtu nad Menem (Niemcy) do Lagosu w Nigerii w dniu 27 lipca 2007 r. oraz lot powrotny o numerze LH 565 z Lagosu do Frankfurtu nad Menem w dniu 27 marca 2008 r. Planowaną godziną odlotu dla lotu powrotnego w była godzina 22.50. Członkowie rodziny Nelsonów stawili się w dniu 27 marca 2008 r. o czasie na lotnisku w Lagosie. Lot powrotny nie odbył się jednak o planowanym czasie i zostali oni zakwaterowani w hotelu. W dniu 28 marca 2008 r. o godzinie 16.00 czasu miejscowego zostali oni przewiezieni z hotelu na lotnisko. Odlot lotu nr LH 565 nastąpił przy użyciu sprowadzonej przez pozwaną z Frankfurtu nad Menem maszyny zastępczej, pod tym samym numerem lotu i w większości z tymi samymi pasażerami, w dniu 29 marca 2008 r. o godzinie 1.00. Samolot wylądował we Frankfurcie nad Menem o godzinie 7.10, czyli z ponad dwudziestoczęterogodzinnym opóźnieniem w stosunku do pierwotnie przewidzianej godziny przylotu.

- 16 Po tym locie członkowie rodziny Nelsonów wytoczyli powództwo do sądu odsyłającego. W powództwie tym zażądali oni w szczególności zasądzenia od przewoźnika Lufthansy na rzecz każdego z nich kwoty 600 EUR bez odsetek ze względu na opóźnienie na podstawie art. 5 ust. 1 lit. c) oraz art. 7 rozporządzenia nr 261/2004.
- 17 W tym względzie Lufthansa twierdzi, że skoro lot ten się odbył, nie można mówić o jego odwołaniu w rozumieniu art. 2 lit. 1) rozporządzenia nr 261/2004, lecz o opóźnieniu, z tytułu którego rozporządzenie to nie przewiduje odszkodowania.
- 18 W oczekiwaniu na wydanie wyroku w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07 Sturgeon i in., Zb.Orz. s. I-10923, który zapadł w dniu 19 listopada 2009 r., sąd odsyłający zawiesił postępowanie. W następstwie wydania tego wyroku postępowanie zostało wznowione.
- 19 W świetle tego wyroku Lufthansa podniosła, po pierwsze, że prawo do uzyskania odszkodowania przez pasażerów opóźnionych lotów, którego istnienie uznał Trybunał, nie daje się pogodzić z postanowieniami konwencji montrealskiej w zakresie odszkodowania. Po drugie, Lufthansa podniosła, że w ww. wyroku w sprawach połączonych Sturgeon i in. Trybunał przekroczył granice swych kompetencji.
- 20 W tej sytuacji Amtsgericht Köln (sąd okręgowy w Kolonii) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić 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]?”.

Sprawa C-629/10

- 21 TUI Travel PLC jest międzynarodową grupą przedsiębiorstw świadczących usługi turystyczne, do której należy siedmiu przewoźników lotniczych, w tym Thomson Airways mający siedzibę w Zjednoczonym Królestwie. British Airways plc i easyJet Airlines Company Ltd. są przewoźnikami lotniczymi obsługującymi rejsowe loty pasażerskie na trasach międzynarodowych.
- 22 IATA jest międzynarodową organizacją handlową zrzeszającą około 230 przewoźników lotniczych, którzy obsługują 93% regularnych połączeń międzynarodowych.

- 23 Civil Aviation Authority jest niezależnym krajowym organem lotnictwa w Zjednoczonym Królestwie. Jego działalność obejmuje stanowienie uregulowań gospodarczych, kształtowanie polityki w dziedzinie przestrzeni powietrznej, stanowienie uregulowań w zakresie bezpieczeństwa oraz ochronę praw konsumentów. Organ ten jest odpowiedzialny za zapewnianie przestrzegania uregulowań w dziedzinie lotnictwa w Zjednoczonym Królestwie.
- 24 TUI Travel i in. wystąpili do Civil Aviation Authority o potwierdzenie, iż urząd ten nie będzie dokonywać wykładni rozporządzenia nr 261/2004 w ten sposób, że rozporządzenie to nakłada na przewoźników lotniczych obowiązek wypłacania pasażerom odszkodowań z tytułu opóźnienia ich lotu. Civil Aviation Authority odmówił uwzględnienia tego wniosku, wskazując, iż wiążą go skutki ww. wyroku w sprawach połączonych Sturgeon i in.
- 25 W konsekwencji TUI Travel i in. wnieśli skargę do sądu odsyłającego w celu podważenia stanowiska Civil Aviation Authority.
- 26 High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (sąd najwyższy), uznając, że argumenty TUI Travel i in. nie były bezpodstawne, postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić 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?”.
- 27 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.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego w sprawie C-629/10, a mianowicie istnienia prawa do odszkodowania na mocy rozporządzenia nr 261/2004 w przypadku opóźnienia lotu i warunków, w których odszkodowanie to jest należne

- 28 W swym pierwszym pytaniu w sprawie C-629/10 sąd odsyłający stara się w istocie ustalić, czy pasażerom opóźnionych lotów przysługuje prawo do odszkodowania na mocy rozporządzenia nr 261/2004, a jeśli tak, to w jakich okolicznościach.
- 29 W tym względzie należy zaznaczyć, że ani art. 7 tego rozporządzenia, ani żaden inny jego przepis nie przewidują wyraźnie takiego prawa.
- 30 Niemniej jednak z art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia nr 261/2004 wynika, że w warunkach określonych w tym przepisie prawo do zryczałtowanego odszkodowania przysługuje pasażerom, których lot został odwołany, jeżeli nie zostali o tym wcześniej uprzedzeni lub zostali poinformowani w ostatniej chwili, czyli w okresie krótszym niż siedem dni przed przewidzianą godziną odlotu, i którym przewoźnik nie jest w stanie zaoferować zmiany planu podróży umożliwiającej im wylot nie wcześniej niż godzinę przed przewidzianą godziną odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej dwie godziny po przewidzianej godzinie przylotu (zob. ww. wyrok w sprawach połączonych *Sturgeon i in.*, pkt 57).
- 31 Artykuł 5 ust. 1 lit. c) pkt (iii) rzeczonego rozporządzenia przyznaje przewoźnikowi lotniczemu pewien zakres swobody pozwalający mu na zaproponowanie pasażerowi, którego lot został odwołany w ostatniej chwili, zmiany planu podróży bez konieczności wypłaty odszkodowania. Zgodnie z tym przepisem przewoźnik ma możliwość zaproponowania pasażerowi zmiany planu podróży, której czas trwania będzie dłuższy od czasu trwania odwołanego lotu. Niemniej jednak nawet jeżeli przewoźnik w pełni wykorzysta dwie możliwości przyznane mu przez wspomniany przepis, czyli możliwość przyspieszenia chwili odlotu pasażera o godzinę i opóźnienia jego przylotu o najwyżej dwie godziny, całkowity czas zaproponowanego zmienionego planu podróży w stosunku do przewidzianego czasu trwania odwołanego lotu nie może w żadnym razie wynosić trzech godzin lub więcej. Po przekroczeniu tego limitu zainteresowany nieuchronnie uzyskuje odszkodowanie.
- 32 Żaden przepis tego rozporządzenia nie przyznaje natomiast w wyraźny sposób zryczałtowanego odszkodowania pasażerom, którzy dowiedzą się w ostatniej chwili przed swoim lotem lub nawet w trakcie lotu, że będzie on znacznie opóźniony i że dotrą do swojego miejsca docelowego trzy godziny po pierwotnie przewidzianej godzinie przylotu lub później.
- 33 W tym względzie należy przypomnieć, że zasada równego traktowania wymaga, aby porównywalne sytuacje nie były traktowane w odmienny sposób, a sytuacje odmienne nie były traktowane w sposób jednakowy, chyba że takie traktowanie jest obiektywnie uzasadnione (ww. wyrok w sprawach połączonych *Sturgeon i in.*, pkt 48 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 34 Tymczasem należy uważać, że pasażerowie, których lot jest opóźniony, oraz pasażerowie, których lot został odwołany, znajdują się w porównywalnych sytuacjach, dla celów odszkodowania na podstawie rozporządzenia nr 261/2004, ponieważ doznają podobnych niedogodności polegających na stracie co najmniej trzech godzin w stosunku do pierwotnego planu swojego lotu (zob. ww. wyrok w sprawach połączonych *Sturgeon i in.*, pkt 54).
- 35 Co więcej, pasażerowie z obu grup są praktycznie pozbawieni możliwości swobodnej reorganizacji swojej podróży w przypadku poważnego wydarzenia związanego z lotem następującego na krótko przed tym lotem lub w jego trakcie albo odwołania takiego lotu, które prowadzi do zaoferowania

zmiany planu podróży. Jeżeli z jakiegoś powodu są oni bezwzględnie zmuszeni, by dotrzeć do swego miejsca docelowego w danym momencie, w żaden sposób nie mogą uniknąć straty czasu wynikającej z nowej sytuacji, ponieważ nie mają w tym względzie żadnej swobody.

- 36 Uwagi te potwierdza zresztą motyw 3 rozporządzenia nr 261/2004, który wspominając między innymi o zbyt dużej liczbie pasażerów, których dotyczą odwołania bez wcześniejszego poinformowania i poważne opóźnienia, w dorozumiany sposób kładzie nacisk na równowagę niedogodności doznanych przez te dwie grupy pasażerów.
- 37 W tych warunkach i mając na względzie, iż celem rozporządzenia nr 261/2004 jest zwiększenie ochrony wszystkich pasażerów lotniczych, pasażerowie lotów opóźnionych o trzy godziny lub więcej nie mogą być traktowani w sposób odmienny od pasażerów korzystających z odszkodowania na podstawie art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) tego rozporządzenia, ponieważ takie nierówne traktowanie nie jest należycie uzasadnione w świetle celów realizowanych przez to rozporządzenie (zob. ww. wyrok w sprawach połączonych *Sturgeon i in.*, pkt 59, 60).
- 38 Aby usunąć to nierówne traktowanie, wykładni rozporządzenia nr 261/2004 należy dokonywać w ten sposób, iż pasażerowie znacznie opóźnionych lotów mogą korzystać z odszkodowania takiego samego jak pasażerowie lotów odwołanych, czyli z odszkodowania przewidzianego w art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) tego rozporządzenia (zob. ww. wyrok w sprawach połączonych *Sturgeon i in.*, pkt 61).
- 39 W związku z powyższym należy dodać, że przyjmując rozporządzenie nr 261/2004, prawodawca zamierzał również dokonać wyważenia interesów pasażerów lotniczych i przewoźników lotniczych. Ustanowiwszy określone prawa na rzecz tych pasażerów, przewidział równocześnie w motywie 15 i w art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia, że 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 było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, to jest okoliczności, które pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego (zob. ww. wyrok w sprawach połączonych *Sturgeon i in.*, pkt 67).
- 40 W świetle powyższych rozważań na pierwsze pytanie w sprawie C-629/10 należy odpowiedzieć, iż wykładni art. 5–7 rozporządzenia nr 261/2004 należy dokonywać w ten sposób, że pasażerom opóźnionych lotów przysługuje prawo do odszkodowania na mocy tego rozporządzenia w sytuacji, gdy z powodu tych lotów ponoszą oni stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, czyli gdy docierają do swego miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu. Takie opóźnienie nie daje jednak pasażerom prawa do odszkodowania, jeżeli przewoźnik lotniczy jest w stanie dowieść, iż duże opóźnienie lotu jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, to jest okoliczności, które pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego.

W przedmiocie pytań pierwszego i drugiego w sprawie C-581/10 oraz pytania trzeciego lit. a) w sprawie C-629/10, a mianowicie ważności art. 5–7 rozporządzenia nr 261/2004 w świetle konwencji montrealskiej

- 41 W pytaniach pierwszym i drugim w sprawie C-581/10 oraz w pytaniu trzecim lit. a) w sprawie C-629/10 sądy odsyłające starają się w istocie ustalić, czy art. 5–7 rozporządzenia nr 261/2004 zachowują ważność w świetle art. 29 zdanie drugie konwencji montrealskiej, gdy ich wykładni dokonuje się w ten sposób, iż pasażerom opóźnionych lotów, którzy docierają do swego miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu, przysługuje prawo do odszkodowania na mocy tego rozporządzenia.

- 42 Lufthansa, TUI Travel i in. oraz rząd niemiecki i rząd Zjednoczonego Królestwa twierdzą, że gdyby rzezione rozporządzenie przyznawało prawo do odszkodowania pasażerom opóźnionych lotów, byłoby ono sprzeczne z samym brzmieniem art. 29 zdanie drugie konwencji montrealskiej, który przewiduje powództwo dla uzyskania odszkodowania zwłaszcza w przypadku szkód wynikających z opóźnienia w przewozie lotniczym i określa precyzyjne warunki i ograniczenia zasady wypłacania odszkodowania, których nie spełniają stosowne przepisy rozporządzenia nr 261/2004.
- 43 Lufthansa, TUI Travel i in. oraz rządy te nie kwestionują natomiast w żaden sposób zgodności prawa do odszkodowania na mocy rozporządzenia nr 261/2004 z art. 29 zdanie drugie konwencji montrealskiej, jeżeli chodzi o pasażerów lotów odwołanych i pasażerów, którym odmówiono przyjęcia na pokład.
- 44 Niemniej jednak z analizy zwłaszcza art. 8 ust. 1 lit. b) w związku z art. 7 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 wynika, że odmowa przyjęcia na pokład połączona ze zmianą planu podróży lub odwołanie lotu połączone ze zmianą planu podróży mogą doprowadzić z jednej strony do opóźnienia transportu lotniczego pasażerów, a z drugiej strony do wypłaty odszkodowania pasażerom, których dotyczy takie opóźnienie.
- 45 W ten sposób argumentacja Lufthansy, TUI Travel i in. oraz wspomnianych rządów pośrednio podważa samo prawo do uzyskania odszkodowania przewidziane w rozporządzeniu nr 261/2004 i ostatecznie zgodność art. 5–7 tego rozporządzenia z konwencją montrealską.
- 46 Tymczasem w pkt 45 ww. wyroku w sprawie IATA i ELFAA Trybunał orzekł, iż ani z art. 19, 22 i 29, ani z pozostałych postanowień konwencji montrealskiej nie wynika, że intencją jej autorów było ochronienie tych przewoźników przed podejmowaniem w stosunku do nich działań innych niż przewidziane w tych postanowieniach, w szczególności tych, którymi mogą być zainteresowane władze publiczne w celu naprawienia w sposób ujednoczony i natychmiastowy szkód, które stanowią niedogodności wynikające z opóźnienia w pasażerskim transporcie lotniczym, bez narażania pasażerów na niedogodności związane z sądowym dochodzeniem roszczeń odszkodowawczych.
- 47 Mimo że przedmiot pytań prejudycjalnych dotyczących zgodności z konwencją montrealską ograniczał się do ujednoczonych i natychmiastowych środków pomocy i opieki przewidzianych w art. 6 rozporządzenia nr 261/2004, Trybunał nie wykluczył, że inne środki, takie jak odszkodowanie przewidziane w art. 7 rzezonego rozporządzenia, mogą znajdować się poza zakresem stosowania konwencji montrealskiej.
- 48 Ów ostatni środek został dokładnie zbadany w ww. wyroku w sprawach połączonych Sturgeon i in., w którym Trybunał sprecyzował, po pierwsze, iż strata czasu stanowi niedogodność objętą rozporządzeniem nr 261/2004, podobnie jak inne niedogodności, którym mają zadośćuczynić środki przewidziane przez to rozporządzenie. Po drugie, Trybunał stwierdził, że niedogodności tej należy zadośćuczynić w drodze wypłaty danym pasażerom odszkodowania na mocy tego rozporządzenia (zob. podobnie ww. wyrok w sprawach połączonych Sturgeon i in., pkt 52, 61).
- 49 W tym względzie należy uściślić, że tak samo jak niedogodności przywołane w ww. wyroku w sprawie IATA i ELFA, strata czasu nie może być zakwalifikowana jako „szkoda wynikła z opóźnienia” w rozumieniu art. 19 konwencji montrealskiej i z tego powodu znajduje się ona poza zakresem art. 29 konwencji montrealskiej.
- 50 Artykuł 19 tej konwencji pozwala rozumieć w szczególności, że szkoda jest spowodowana opóźnieniem, że pomiędzy opóźnieniem i szkodą istnieje związek przyczynowy oraz że szkoda jest zindywidualizowana w zależności od różnego uszczerbku doznanego przez poszczególnych pasażerów.

- 51 Tymczasem przede wszystkim strata czasu nie jest szkodą powstałą w wyniku opóźnienia, lecz stanowi niedogodność, podobnie jak inne niedogodności właściwe sytuacjom odmowy przyjęcia na pokład, odwołania lotu oraz dużego opóźnienia i towarzyszące tym sytuacjom, takie jak brak wygody lub tymczasowe pozbawienie zwykle dostępnych środków komunikacji.
- 52 Następnie wszyscy pasażerowie opóźnionych lotów tracą czas w identyczny sposób i w konsekwencji stracie tej można zadośćuczynić za pomocą ujednoczonego środka, bez potrzeby dokonywania jakiegokolwiek oceny indywidualnej sytuacji każdego pasażera, którego ona dotyczy. Tym samym środek taki może być zastosowany natychmiast.
- 53 Wreszcie niekoniecznie istnieje związek przyczynowy pomiędzy z jednej strony rzeczywistym opóźnieniem a z drugiej strony stratą czasu uważaną za istotną dla ustalenia istnienia prawa do odszkodowania na mocy rozporządzenia nr 261/2004 lub dla obliczenia jego kwoty.
- 54 Szczególny obowiązek wypłaty odszkodowania nałożony w rozporządzeniu nr 261/2004 nie wynika bowiem z każdego rzeczywistego opóźnienia, lecz jedynie z opóźnienia powodującego stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny w stosunku do pierwotnie przewidzianej godziny przylotu. Co więcej, podczas gdy wielkość opóźnienia stanowi zwykle czynnik zwiększający prawdopodobieństwo większych szkód, zryczałtowane odszkodowanie przyznane na mocy rzeczonoego rozporządzenia pozostaje pod tym względem niezmienione, gdyż długość rzeczywistego opóźnienia po przekroczeniu trzech godzin nie jest brana pod uwagę przy obliczaniu kwoty odszkodowania należnego na mocy art. 7 rozporządzenia nr 261/2004.
- 55 W tych okolicznościach strata czasu związana z opóźnieniem lotu, która stanowi niedogodność w rozumieniu rozporządzenia nr 261/2004 i której nie można zakwalifikować jako „szkody wynikłej z opóźnienia” w rozumieniu art. 19 konwencji montrealskiej, nie może wchodzić w zakres stosowania art. 29 tejże konwencji.
- 56 W konsekwencji wynikający z rozporządzenia nr 261/2004 obowiązek mający na celu wypłatę odszkodowania pasażerom znacznie opóźnionych lotów okazuje się zgodny z art. 29 konwencji montrealskiej.
- 57 Ponadto należy stwierdzić, że obowiązek wypłaty odszkodowania wynikający z rozporządzenia nr 261/2004 ma charakter uzupełniający w stosunku do art. 29 konwencji montrealskiej, ponieważ znajduje się na etapie wcześniejszym niż obowiązek przewidziany w tym postanowieniu (zob. podobnie ww. wyrok w sprawie IATA i ELFAA, pkt 46).
- 58 Z powyższego wynika, iż obowiązek wypłaty odszkodowania nie stanowi sam w sobie przeszkody we wnoszeniu przez zainteresowanych pasażerów – w przypadkach, gdy to samo opóźnienie wyrządza im ponadto szkody indywidualne dające podstawę do odszkodowania – powództw o naprawienie szkód indywidualnych w warunkach przewidzianych w konwencji montrealskiej (zob. podobnie ww. wyrok w sprawie IATA i ELFAA, pkt 44, 47).
- 59 W tym względzie, dokonując wykładni art. 12 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowanego „Dalsze odszkodowanie”, Trybunał stwierdził, że przepis ten służy uzupełnieniu stosowania rozwiązań przewidzianych przez to rozporządzenie w taki sposób, by pasażerowie otrzymali rekompensatę za całość szkód, jakich doznali w wyniku uchybienia przez przewoźnika lotniczego jego zobowiązaniom umownym. Przepis ten pozwala także sądowi krajowemu zasądzić od przewoźnika lotniczego odszkodowanie z tytułu szkody poniesionej przez pasażerów w związku z niewykonaniem umowy przewozu lotniczego w oparciu o podstawę prawną inną niż rozporządzenie nr 261/2004, to jest, w szczególności, na warunkach przewidzianych w konwencji montrealskiej lub prawie krajowym (wyrok z dnia 13 października 2011 r. w sprawie C-83/10 Sousa Rodríguez i in., Zb.Orz. s. I-9469, pkt 38).

60 W świetle powyższych rozważań należy stwierdzić, że analiza pytań pierwszego i drugiego w sprawie C-581/10 oraz pytania trzeciego lit. a) w sprawie C-629/10 nie wykazała istnienia żadnej okoliczności mogącej mieć wpływ na ważność art. 5–7 rozporządzenia nr 261/2004.

W przedmiocie pytania trzeciego w sprawie C-581/10 i pytania trzeciego lit. c) w sprawie C-629/10, czyli ważności art. 5–7 rozporządzenia nr 261/2004 w świetle zasady pewności prawa

61 W pytaniu trzecim w sprawie C-581/10 i pytaniu trzecim lit. c) w sprawie C-629/10 sądy odsyłające starają się w istocie ustalić, czy art. 5–7 rozporządzenia nr 261/2004, przy uwzględnieniu ich wykładni dokonanej w ww. wyroku w sprawach połączonych *Sturgeon i in.*, są ważne w świetle zasady pewności prawa.

62 TUI Travel i in. oraz rząd Zjednoczonego Królestwa twierdzą, że wykładnia rozporządzenia nr 261/2004, wedle której nakłada ono obowiązek wypłaty odszkodowania pasażerom opóźnionych lotów, narusza tę zasadę. Wykładnia ta jest, po pierwsze, niezgodna z ww. wyrokiem w sprawie IATA i ELFA, z którego wynika, iż nie istnieje żaden obowiązek wypłaty odszkodowania w takich sytuacjach. Po drugie, jest ona niezgodna z zamiarem prawodawcy Unii oraz z jasnym brzmieniem tego rozporządzenia, z którego wynika, iż odszkodowanie musi być wypłacone jedynie w wypadkach odmowy przyjęcia na pokład lub odwołania lotu.

63 Argumentację tę należy odrzucić w świetle ustaleń poczynionych powyżej w niniejszym wyroku.

64 W szczególności, przede wszystkim jeżeli chodzi o stosunek pomiędzy ww. wyrokiem w sprawie IATA i ELFA i ww. wyrokiem w sprawach połączonych *Sturgeon i in.*, z pkt 46–48 niniejszego wyroku wynika, że pomiędzy tymi dwoma wyrokami nie występuje żadna niezgodność, gdyż drugi z nich wykonuje zasady ustanowione w pierwszym.

65 Następnie z pkt 30–39 niniejszego wyroku wynika, że wykładnia rozporządzenia nr 261/2004 nakładająca obowiązek wypłaty odszkodowania za duże opóźnienia lotów nie jest niezgodna z wolą prawodawcy Unii.

66 Wreszcie w odniesieniu do jasności obowiązków nałożonych na przewoźników lotniczych należy przypomnieć, że zasada pewności prawa wymaga, by podmioty mu podlegające mogły ustalić w sposób jednoznaczny swoje prawa i obowiązki oraz podjąć w związku z tym odpowiednie kroki (zob. wyroki: z dnia 9 lipca 1981 r. w sprawie 169/80 *Gondrand i Garancini*, Rec. s. 1931, pkt 17; z dnia 13 lutego 1996 r. w sprawie C-143/93 *Van Es Douane Agenten*, Rec. s. I-431, pkt 27; a także z dnia 14 kwietnia 2005 r. w sprawie C-110/03 *Belgia przeciwko Komisji*, Zb.Orz. s. I-2801, pkt 30).

67 W świetle wymogów wynikających z zasady równego traktowania przewoźnicy lotniczy nie mogą opierać argumentacji na zasadzie pewności prawa i twierdzić, że nałożony na nich przez rozporządzenie nr 261/2004 obowiązek wypłaty odszkodowania pasażerom w wypadkach opóźnienia lotu, w kwotach o przewidzianej w tym rozporządzeniu wysokości, narusza zasadę pewności prawa.

68 Ponadto, jak zaznaczył rzecznik generalny w pkt 46 opinii, od wydania ww. wyroku w sprawach połączonych *Sturgeon i in.* pasażerowie, których lot uległ opóźnieniu, i przewoźnicy lotniczy mogli jednoznacznie ustalić, od jakiego momentu, odpowiednio, ci pierwsi mogą dochodzić odszkodowania, a ci drudzy są zobowiązani do jego wypłacenia, ponieważ wprowadzenie jasnego ograniczenia czasowego pozwala również uniknąć sytuacji, w której sądy krajowe dokonywałyby różnej wykładni pojęcia dużego opóźnienia, co w pewnych wypadkach prowadziłoby do niepewności prawa.

69 W konsekwencji należy stwierdzić, że analiza pytania trzeciego w sprawie C-581/10 i pytania trzeciego lit. c) w sprawie C-629/10 nie wykazała istnienia żadnej okoliczności mogącej mieć wpływ na ważność art. 5–7 rozporządzenia nr 261/2004.

W przedmiocie pytania trzeciego lit. b) w sprawie C-629/10, a mianowicie zasady proporcjonalności

- 70 W swym pytaniu trzecim lit. b) w sprawie C-629/10 sąd odsyłający stara się w istocie ustalić, czy art. 5–7 są ważne w świetle zasady proporcjonalności, w przypadku gdy ich wykładni dokonuje się w ten sposób, iż pasażerom opóźnionych lotów przysługuje prawo do odszkodowania na mocy tego rozporządzenia.
- 71 Zasada proporcjonalności, będąca jedną z ogólnych zasad prawa Unii, wymaga, by akty instytucji Unii Europejskiej nie wykraczały poza to, co odpowiednie i konieczne do realizacji uzasadnionych celów, którym mają służyć dane uregulowania, przy czym oczywiście tam, gdzie istnieje możliwość wyboru spośród większej liczby odpowiednich rozwiązań, należy stosować te najmniej dotkliwe, a wynikające z tego niedogodności nie mogą być nadmierne w stosunku do zamierzonych celów (wyroki: z dnia 12 marca 2002 w sprawach połączonych C-27/00 i C-122/00 Omega Air i in., Rec. s. I-2569, pkt 62; a także z dnia 12 stycznia 2006 r. w sprawie C-504/04 Agrarproduktion Staebelow, Zb.Orz. s. I-679, pkt 35).
- 72 W niniejszej sprawie należy przypomnieć, że rozporządzenie nr 261/2004 służy zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony pasażerów lotniczych, niezależnie od tego, czy stanęli oni wobec problemu odmowy przyjęcia na pokład, odwołania lub dużego opóźnienia lotów, co stanowi dla nich poważne problemy i niedogodności związane z transportem lotniczym (zob. ww. wyrok w sprawach połączonych Sturgeon i in., pkt 44).
- 73 TUI Travel i in. oraz rząd Zjednoczonego Królestwa twierdzą, że interpretowanie rozporządzenia nr 261/2004 w ten sposób, iż przewiduje ono wypłatę odszkodowania pasażerom w wypadku opóźnienia ich lotu, powoduje, że wykładnia taka jest niewspółmierna do celów zamierzonych w tym rozporządzeniu, ponieważ prowadzi do nałożenia na przewoźników lotniczych nadmiernych ciężarów finansowych. Co więcej, ma ona również nieproporcjonalny wpływ na pasażerów, ponieważ wywołuje ryzyko, że przewoźnicy przerzucą koszty finansowe tego obowiązku na swe stawki oraz że ograniczeniu ulegnie liczba lotów krótkodystansowych i do miejscowości położonych na uboczu.
- 74 Niemniej jednak należy przede wszystkim podkreślić w tym względzie, że zryczałtowane odszkodowanie przewidziane w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 umożliwia zadośćuczynienie pasażerom za poniesioną przez nich stratę czasu bez konieczności, aby udowadniali oni, iż ponieśli indywidualną szkodę. Środek ten pozwala zagwarantować wysoki poziom ochrony pasażerów lotniczych zamierzony przez to rozporządzenie.
- 75 Ze względu na nieodwracalny, obiektywny i łatwy do określenia charakter poniesionej straty czasu (zob. w szczególności ww. wyrok w sprawach połączonych Sturgeon i in., pkt 52) środek polegający na przyznaniu wszystkim pasażerom, których dotyczy niedogodność, natychmiastowego i zryczałtowanego odszkodowania pieniężnego wydaje się szczególnie odpowiedni.
- 76 Prawdą jest oczywiście, że odszkodowanie to powoduje pewne konsekwencje finansowe dla przewoźników lotniczych. Niemniej jednak nie można uznać ich za nadmierne w stosunku do celu polegającego na wysokiej ochronie pasażerów lotniczych.
- 77 Przede wszystkim bowiem obowiązek wypłaty odszkodowania wynikający z art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 nie dotyczy wszystkich opóźnień, lecz jedynie dużych opóźnień.
- 78 Następnie kwota odszkodowania, określona na 250, 400 i 600 EUR w zależności od odległości danego lotu, może być jeszcze zmniejszona o 50% zgodnie z art. 7 ust. 2 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004, jeżeli opóźnienie wynosi, w odniesieniu do lotu nieobjętego art. 7 ust. 2 lit. a) i b) rzeczonego rozporządzenia, mniej niż cztery godziny (ww. wyrok w sprawach połączonych Sturgeon i in., pkt 63).

- 79 Co więcej, 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 było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, to jest okoliczności, które pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego (zob. ww. wyrok w sprawach połączonych *Sturgeon i in.*, pkt 67).
- 80 Ponadto należy stwierdzić, że zobowiązania nałożone przez rozporządzenie nr 261/2004 pozostają bez uszczerbku dla prawa przewoźnika lotniczego do dochodzenia odszkodowania od jakiejkolwiek osoby, w tym osoby trzeciej, która spowodowała opóźnienie, jak przewiduje to art. 13 tego rozporządzenia. Tego rodzaju odszkodowanie może w związku z tym zmniejszyć lub nawet wyeliminować obciążenie finansowe przewoźników wynikające z ich zobowiązań. Ponadto nie wydaje się nierozsądne, by – z zastrzeżeniem wskazanego prawa do odszkodowania – były one ponoszone bezpośrednio przez przewoźników lotniczych, z którymi zainteresowani pasażerowie są związani umową przewozu, uprawniającą ich do odbycia lotu, który nie powinien być ani odwołany, ani opóźniony (ww. wyroki: w sprawie IATA i ELFAA, pkt 90; a także w sprawach połączonych *Sturgeon i in.*, pkt 68).
- 81 Z orzecznictwa wynika zresztą, iż znaczenie, jakie ma cel ochrony konsumentów, włączając zatem pasażerów lotniczych, może uzasadnić negatywne konsekwencje gospodarcze dla niektórych podmiotów gospodarczych, nawet jeśli są one duże (zob. podobnie wyrok z dnia 8 czerwca 2010 r. w sprawie C-58/08 *Vodafone i in.*, Zb.Orz. s. I-4999, pkt 53, 69).
- 82 Należy dodać, że – jak zaznaczył rzecznik generalny w pkt 60 opinii – zgodnie z przekazanymi Trybunałowi danymi dotyczącymi częstotliwości dużych opóźnień i kosztów wspomnianych odszkodowań dla przewoźników lotniczych odsetek lotów opóźnionych uprawniających do ubiegania się o odszkodowanie na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 wynosi poniżej 0,15%.
- 83 Wreszcie Trybunałowi nie przedłożono żadnego konkretnego dowodu pozwalającego na stwierdzenie, że wypłata odszkodowań w przypadku dużych opóźnień powoduje podwyższenie stawek lub ograniczenie liczby lotów krótkodystansowych i obsługi miejscowości położonych na uboczu.
- 84 W konsekwencji należy stwierdzić, że analiza pytania trzeciego lit. b) w sprawie C-629/10 nie wykazała istnienia żadnej okoliczności mogącej mieć wpływ na ważność art. 5–7 rozporządzenia nr 261/2004.

W przedmiocie pytań drugiego i piątego w sprawie C-629/10

- 85 Jako że pytania te zadano na wypadek udzielenia odpowiedzi przeczącej na pytanie pierwsze w sprawie C-629/10, nie ma potrzeby udzielania na nie odpowiedzi.

W przedmiocie pytania czwartego w sprawie C-629/10, dotyczącego skutków w czasie niniejszego wyroku

- 86 W pytaniu czwartym w sprawie C-629/10 sąd odsyłający pragnie ustalić, jakie są skutki w czasie niniejszego wyroku w odniesieniu do wypłaty odszkodowań pasażerom, których lot był opóźniony o co najmniej trzy godziny w stosunku do pierwotnie przewidzianej godziny przylotu.
- 87 TUI Travel i in. twierdzą, że w wypadku udzielenia przez Trybunał odpowiedzi twierdzącej na pierwsze pytanie i odpowiedzi przeczącej na trzecie pytanie musi on ograniczyć w czasie skutki niniejszego wyroku w sposób uniemożliwiający powoływanie się na art. 5–7 rozporządzenia nr 261/2004 w celu uzasadnienia roszczeń o odszkodowanie wysuwanych przez pasażerów w odniesieniu do lotów, które były opóźnione przed dniem wydania niniejszego wyroku, z wyłączeniem pasażerów, których powództwo w celu uzyskania tego odszkodowania było już wytoczone w dniu wydania niniejszego wyroku. Pomimo bowiem ww. wyroku w sprawach połączonych *Sturgeon i in.* przewoźnicy lotniczy

oraz inne zainteresowane podmioty mogliby obecnie zasadnie uznać, że art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 nie ma zastosowania do pasażerów opóźnionych lotów, gdyż wyrok ten jest sprzeczny z jasnym brzmieniem tego rozporządzenia i z ww. wyrokiem w sprawie IATA i ELFA.

- 88 Należy w tym miejscu przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem wykładnia przepisu prawa Unii 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 być 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 przed wydaniem orzeczenia w sprawie wniosku o dokonanie wykładni, jeżeli spełnione są wszystkie pozostałe przesłanki wszczęcia przed właściwym sądem postępowania w sprawie związanej ze stosowaniem takiego przepisu (zob. w szczególności wyroki: z dnia 3 października 2002 r. w sprawie C-347/00 Barreira Pérez, Rec. s. I-8191, pkt 44; a także z dnia 17 lutego 2005 r. w sprawach połączonych C-453/02 i C-462/02 Linneweber i Akritidis, Zb.Orz. s. I-1131, pkt 41).
- 89 Jedynie w wyjątkowych przypadkach Trybunał, stosując ogólną zasadę pewności prawa leżącą u podstaw porządku prawnego Unii, może uznać, że należy ograniczyć ze skutkiem dla wszystkich zainteresowanych możliwość powoływania się na zinterpretowany przez niego przepis celem podważenia stosunków prawnych nawiązanych w dobrej wierze (zob. w szczególności wyrok z dnia 23 maja 2000 r. w sprawie C-104/98 Buchner i in., Rec. s. I-3625, pkt 39; a także ww. wyrok w sprawach połączonych Linneweber i Akritidis, pkt 42).
- 90 W tych ramach do Trybunału należy jednak określenie jednej chwili, od której dokonana przez niego wykładnia przepisu prawa Unii stanie się skuteczna.
- 91 W tym względzie Trybunał orzekł już, że ograniczenie skutków w czasie takiej wykładni dopuszczalne jest jedynie w samym wyroku rozstrzygającym w kwestii wykładni, o którą się zwrócono. Zasada ta gwarantuje równość traktowania państw członkowskich i innych podmiotów prawa wspólnotowego oraz spełnia tym samym również wymagania wynikające z zasady pewności prawa (wyrok z dnia 6 marca 2007 r. w sprawie C-292/04 Meilicke i in., Zb.Orz. s. I-1835, pkt 37).
- 92 Wykładnia, o którą zwrócił się High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court) w sprawie C-629/10, dotyczy prawa do odszkodowania na mocy rozporządzenia nr 261/2004 należnego pasażerom lotniczym w przypadku, gdy ze względu na opóźnienie ich lotu ponoszą oni stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, czyli jeżeli przybywają do swojego miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu. W tym względzie już z pkt 61 ww. wyroku w sprawach połączonych Sturgeon i in. wynika, że pasażerom lotniczym przysługuje takie prawo.
- 93 Należy tymczasem stwierdzić, że w tym ostatnim wyroku Trybunał nie ograniczył w czasie skutków wykładni rozporządzenia nr 261/2004 dotyczącej przywołanego w poprzednim punkcie prawa do odszkodowania.
- 94 W konsekwencji nie ma podstaw do ograniczenia skutków niniejszego wyroku w czasie.

W przedmiocie kosztów

- 95 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 (wielka izba) orzeka, co następuje:

- 1) Wykładni art. 5–7 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 ten sposób, że pasażerom opóźnionych lotów przysługuje prawo do odszkodowania na mocy tego rozporządzenia w sytuacji, gdy z powodu tych lotów ponoszą oni stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, czyli gdy docierają do swojego miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu. Takie opóźnienie nie daje jednak pasażerom prawa do odszkodowania, jeżeli przewoźnik lotniczy jest w stanie dowieść, iż duże opóźnienie lotu jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, to jest okoliczności, które pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego.
- 2) Analiza pytań prejudycjalnych nie wykazała istnienia żadnej okoliczności mogącej mieć wpływ na ważność art. 5–7 rozporządzenia (WE) nr 261/2004.

Podpisy