Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (ósma izba)

z dnia 16 stycznia 2025 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Transport lotniczy – Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 – Artykuł 3 ust. 3 – Podróż bezpłatna lub na podstawie taryfy zniżkowej, która nie jest bezpośrednio lub pośrednio dostępna powszechnie – Pasażer, który uiścił wyłącznie opłaty i podatki od transportu lotniczego – Rezerwacja w ramach kampanii promocyjnej – Artykuł 8 ust. 1 lit. c) – Prawo do zmiany planu podróży tak, aby odbyła się w późniejszym terminie – Brak wymogu związku czasowego między odwołanym lotem a lotem zastępczym wybranym przez pasażera

W sprawie C-516/23

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Landgericht Frankfurt am Main (sąd krajowy we Frankfurcie nad Menem, Niemcy) postanowieniem z dnia 8 sierpnia 2023 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 10 sierpnia 2023 r., w postępowaniu:

NW,

YS

przeciwko

Qatar Airways,

TRYBUNAŁ (ósma izba),

w składzie: N. Jääskinen, prezes dziewiątej izby, pełniący obowiązki prezesa ósmej izby, M. Gavalec (sprawozdawca) i J. Passer, sędziowie,

rzecznik generalny: P. Pikamäe,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

– w imieniu YS oraz NW – M. Böse, Rechtsanwalt,

– w imieniu Qatar Airways – B. Liebert oraz U. Steppler, Rechtsanwälte,

* Język postępowania: niemiecki.

– w imieniu Komisji Europejskiej – G. von Rintelen oraz N. Yerrell, 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. 3 ust. 3 i art. 8 ust. 1 lit. c) 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).

2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy NW i YS, pasażerami lotniczymi, a Qatar Airways w przedmiocie żądania odszkodowania z tytułu naruszenia przez tego przewoźnika lotniczego obowiązku zapewnienia zmiany planu podróży tych pasażerów do ich miejsca docelowego.

Ramy prawne

Rozporządzenie nr 261/2004

3 Motywy 1, 2, 4, 12 i 13 rozporządzenia nr 261/2004 mają następujące brzmienie:

„(1) Działanie Wspólnoty [Europejskiej] 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 [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. 1991, L 36, s. 5)], zarówno poprzez wzmocnienie praw pasażerów, jak i zapewnienie przewoźnikom lotniczym działalności w ujednoliconych warunkach na zliberalizowanym rynku.

[…]

(12) Powinno się również zminimalizować trudności i niedogodności dla pasażerów wynikające z odwołania lotów. W tym celu należy nakłaniać przewoźników do informowania pasażerów o odwołaniach lotów przed planową godziną odlotu i ponadto do oferowania pasażerom możliwych do przyjęcia zmian planów podróży, tak by mieli oni możliwość

dostosowania się do nich. W przypadku nieuczynienia tego przewoźnicy lotniczy byliby zobowiązani do wypłacenia odszkodowania pasażerom, chyba że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem wyjątkowych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

(13) Pasażerowie, których loty zostały odwołane, powinni mieć możliwość otrzymania zwrotu należności za ich bilety albo oferty zmiany trasy podróży na satysfakcjonujących warunkach, a w czasie oczekiwania na późniejszy lot powinni zostać otoczeni należytą opieką".

4 Artykuł 3 tego rozporządzenia, zatytułowany „Zakres zastosowania", stanowi w ust. 3:

„Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do pasażerów podróżujących bezpłatnie lub na podstawie taryfy zniżkowej, która nie jest bezpośrednio lub pośrednio dostępna powszechnie. Jednakże ma ono zastosowanie do pasażerów posiadających bilety wydane przez przewoźnika lotniczego lub operatora wycieczki w ramach programu lojalnościowego lub innego programu komercyjnego".

5 Artykuł 5 wspomnianego rozporządzenia, zatytułowany „Odwołanie", stanowi w ust. 1 lit. a) i w ust. 3:

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

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

[…]

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".

6 Artykuł 7 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Prawo do odszkodowania", przewiduje standardowe odszkodowanie dla pasażerów, którego wysokość różni się w szczególności w zależności od długości lotu.

7 Artykuł 8 tego rozporządzenia, zatytułowany „Prawo do zwrotu należności lub zmiany planu podróży", przewiduje:

„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 jakiemukolwiek 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.

[…]”.

Rozporządzenie (WE) nr 1008/2008

8 Artykuł 23 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), zatytułowany „Informacje i zasada niedyskryminacji”, przewiduje w ust. 1:

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

a) taryfę lotniczą lub stawkę lotniczą;

b) podatki;

c) opłaty lotniskowe; 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 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)”.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

9 W dniu 5 sierpnia 2020 r. powodowie w postępowaniu głównym dokonali rezerwacji w Qatar Airways na loty w obie strony z Frankfurtu nad Menem (Niemcy) do Denpasar (Indonezja), z międzylądowaniem w Dosze (Katar).

10 Rezerwacja ta została dokonana w ramach kampanii promocyjnej tego obsługującego przewoźnika lotniczego. Kampania ta, o ograniczonym czasie trwania, była zastrzeżona wyłącznie dla pracowników służby zdrowia i umożliwiała im dokonywanie rezerwacji lotów u wspomnianego przewoźnika za uiszczeniem jedynie podatków i opłat związanych z tymi rezerwacjami.

11 W dniu 13 września 2020 r. Qatar Airways odwołała zarezerwowane loty.

12 Ponadto przewoźnik ten do wiosny 2022 r. nie obsługiwał lotów do Denpasaru.

13 W wiadomości elektronicznej z dnia 8 sierpnia 2022 r. powodowie w postępowaniu głównym zwrócili się do wspomnianego przewoźnika o zmianę ich planu podróży do Denpasaru na dzień 20 października 2022 r. i zapewnienie im lotu powrotnego do Frankfurtu nad Menem w dniu 7 listopada 2022 r., wzywając go do podjęcia niezbędnych kroków w tym celu przed dniem 18 sierpnia 2022 r. Ponieważ wezwanie to pozostało bezskuteczne, powodowie w postępowaniu głównym dokonali rezerwacji rozpatrywanych lotów, korzystając z bonusów uzyskanych z tytułu programu lojalnościowego, za łączną cenę wynoszącą 394,62 EUR. Cena rynkowa tych lotów w dniu rezerwacji wynosiła 4276,36 EUR za jednego pasażera.

14 Powodowie w postępowaniu głównym wnieśli do Landgericht Frankfurt am Main (sądu krajowego we Frankfurcie nad Menem, Niemcy), który jest sądem odsyłającym, powództwo przeciwko Qatar Airways w celu uzyskania odszkodowania z tytułu naruszenia przez tego obsługującego przewoźnika lotniczego obowiązku udzielenia pomocy wynikającego z art. 8 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004.

15 W ramach tego powództwa sąd odsyłający w pierwszej kolejności zastanawia się, czy rozporządzenie nr 261/2004 ma zastosowanie w niniejszej sprawie.

16 W tym względzie sąd ten zadaje sobie pytanie z jednej strony, czy pasażera należy uznać za podróżującego bezpłatnie w rozumieniu art. 3 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, jeżeli musi on uiścić wyłącznie podatki od transportu lotniczego i opłaty lotniskowe.

17 Z drugiej strony wspomniany sąd zauważa, że z orzecznictwa Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości, Niemcy) wynika, iż taryfę zniżkową, przyznaną przez przewoźnika lotniczego personelowi przedsiębiorstwa, które zawarło umowę ramową z tym przewoźnikiem, należy uznać za „dostępną powszechnie” w rozumieniu tego art. 3 ust. 3. Sąd odsyłający uważa, że orzecznictwo to może mieć zastosowanie do kampanii promocyjnej będącej przedmiotem postępowania głównego, ponieważ kampania ta nie stanowi ani programu lojalnościowego, ani programu komercyjnego w rozumieniu tego przepisu.

18 Na wypadek gdyby rozporządzenie nr 261/2004 miało zastosowanie do sytuacji rozpatrywanej w postępowaniu głównym, sąd odsyłający zastanawia się w drugiej kolejności nad kwestią, czy przewidziane w art. 8 ust. 1 lit. c) tego rozporządzenia prawo do zmiany planu podróży zakłada istnienie związku czasowego między odwołanym lotem a lotem, który ma zostać wykonany z tytułu zmiany planu podróży, nawet jeśli warunek ten nie wynika z brzmienia tego przepisu.

19 W tym względzie sąd odsyłający zauważa, że zgodnie z orzecznictwem Oberlandesgericht Köln (wyższego sądu krajowego w Kolonii, Niemcy) w świetle celu art. 8 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004, który zmierza do ochrony pasażerów podczas danej podróży, przepis ten nie przyznaje pasażerowi prawa do bezpłatnej zmiany planu podróży według jego uznania bez żadnego związku czasowego z pierwotnym planem podróży. Zdaniem tego drugiego sądu powinien istnieć związek czasowy między odwołanym lotem a lotem, który ma zostać wykonany w ramach zmiany planu podróży. Okazuje się jednak, że orzecznictwo to zostało zakwestionowane przez Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości, Niemcy). W tym kontekście sąd odsyłający zmierza do ustalenia, czy wymóg istnienia takiego związku czasowego wynika z tego przepisu, ponieważ jego brzmienie nie zawiera żadnej wskazówki w tym zakresie.

20 W tych okolicznościach Landgericht Frankfurt am Main (sąd krajowy we Frankfurcie nad Menem) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy rozporządzenie nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że pasażer jest uprawniony do bezpłatnej podróży na podstawie art. 3 ust. 3 [zdanie pierwsze] alternatywa pierwsza tego rozporządzenia, jeżeli jest on zobowiązany do uiszczenia jedynie opłat i podatku od podróży lotniczych za bilet lotniczy?

2) W przypadku udzielenia na pytanie pierwsze odpowiedzi przeczącej:

Czy rozporządzenie nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że nie mamy do czynienia z taryfą (pośrednio) dostępną powszechnie w rozumieniu art. 3 ust. 3 [zdanie pierwsze] alternatywa druga tego rozporządzenia, jeżeli lot został zarezerwowany w ramach ograniczonej w czasie i ilościowo promocji przewoźnika lotniczego, która była dostępna tylko dla określonej grupy zawodowej?

3) W przypadku gdy odpowiedź na pytanie drugie jest również przecząca, a zakres stosowania rozporządzenia nr 261/2004 uznaje się za otwarty:
a) Czy art. 8 ust. 1 lit. c) tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że pierwotnie zarezerwowany i odwołany lot i wybrany transport zastępczy w późniejszym terminie muszą pozostawać w związku czasowym?
b) Jak ewentualnie należałoby ograniczyć ten związek czasowy?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego

21 Poprzez pytanie pierwsze sąd odsyłający dąży zasadniczo do ustalenia, czy art. 3 ust. 3 zdanie pierwsze alternatywa pierwsza rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że pasażer podróżuje bezpłatnie w rozumieniu tego przepisu, jeżeli w celu dokonania rezerwacji musiał uiścić wyłącznie podatki od transportu lotniczego i opłaty.

22 Zgodnie z art. 3 ust. 3 zdanie pierwsze alternatywa pierwsza rozporządzenia nr 261/2004 nie ma ono zastosowania do pasażerów podróżujących bezpłatnie.

23 Na wstępie należy zauważyć, że wyrażenie „podróżować bezpłatnie” nie zostało zdefiniowane ani w art. 3 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, ani w żadnym innym przepisie tego rozporządzenia. W tych okolicznościach w myśl utrwalonego orzecznictwa określenia znaczenia i zakresu tego terminu należy dokonać zgodnie z jego zwykłym znaczeniem w języku potocznym, przy jednoczesnym uwzględnieniu kontekstu, w którym pojęcie to zostało użyte, a także celów uregulowania, którego jest ono częścią (wyrok z dnia 30 kwietnia 2024 r., Trade Express-L i Devnia TSIMENT, C-395/22 i C-428/22, EU:C:2024:374, pkt 65 i przytoczone tam orzecznictwo). Ponadto, jak orzekł Trybunał, w świetle celu rozporządzenia nr 261/2004, wskazanego w jego motywie 1, polegającego na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony pasażerów, wyjątek od przepisów przyznających prawa pasażerom należy interpretować w sposób ścisły (zob. podobnie wyrok z dnia 26 października 2023 r., LATAM Airlines Group, C-238/22, EU:C:2023:815, pkt 43 i przytoczone tam orzecznictwo).

24 Co się tyczy w pierwszej kolejności zwykłego znaczenia wyrażenia „podróżować bezpłatnie”, należy stwierdzić, że oznacza ono ogólnie sytuację, w której podróżny podróżuje nieodpłatnie, bez konieczności zapłaty jakiegokolwiek świadczenia wzajemnego za swój bilet lotniczy.

25 W tym względzie wykładnia tego wyrażenia w ten sposób, że pasażer podróżuje bezpłatnie, mimo że w celu sfinalizowania rezerwacji musi uiścić kwotę nie z tytułu taryfy lotniczej, lecz z tytułu podatków od transportu lotniczego lub opłat lotniskowych, byłaby sprzeczna ze zwykłym znaczeniem tego wyrażenia w języku potocznym.

26 Następnie, co się tyczy kontekstu, w jaki wpisuje się art. 3 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, o ile prawdą jest, że przepis ten odnosi się ogólnie do nieodpłatnego charakteru podróży, nie precyzując różnych elementów składających się na jej cenę, o tyle art. 23 rozporządzenia nr 1008/2008 przewiduje, że ostateczna cena, którą należy zapłacić, obejmuje obowiązującą taryfę lotniczą, a także wszystkie podatki, opłaty lotniskowe i inne opłaty, dopłaty i należności, takie jak związane z ochroną lub paliwem. Wynika z tego, że podatki i opłaty nie są wyłączone z ceny biletu lotniczego, lecz stanowią jej integralną część.

27 Wykładnia ta znajduje potwierdzenie w orzecznictwie Trybunału, zgodnie z którym pasażerowie podróżujący z biletami, za które płacą jedynie część ceny, są objęci zakresem stosowania rozporządzenia nr 261/2004, jeżeli albo uiszczona taryfa zniżkowa była bezpośrednio lub pośrednio dostępna powszechnie, albo bilety te zostały wystawione w ramach programu lojalnościowego lub innych programów komercyjnych (postanowienie z dnia 26 listopada 2020 r., SATA International – Azores Airlines, C-316/20, EU:C:2020:966, pkt 16).

28 Wreszcie, co się tyczy celu rozporządzenia nr 261/2004, jak wynika z jego motywów 1, 2 i 4, zmierza ono do zapewnienia wysokiego poziomu ochrony pasażerów i konsumentów poprzez wzmocnienie ich praw w odniesieniu do pewnej liczby sytuacji, z którymi wiążą się poważne trudności i niedogodności, a także poprzez naprawienie takich skutków owych sytuacji w sposób ujednolicony i natychmiastowy (wyrok z dnia 22 kwietnia 2021 r., Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, pkt 26).

29 Tymczasem wykładnia, zgodnie z którą pasażer podróżowałby bezpłatnie, a zatem nie korzystałaby ze stosowania przepisów rozporządzenia nr 261/2004, mimo że jest on zobowiązany do zapłaty kwot z tytułu podatków od transportu lotniczego i opłat, zagrażałaby celowi realizowanemu przez to rozporządzenie, przypomnianemu w pkt 28 niniejszego wyroku, jakim jest zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów lotniczych.

30 W świetle powyższych rozważań na pytanie pierwsze należy odpowiedzieć, że art. 3 ust. 3 zdanie pierwsze alternatywa pierwsza rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że pasażer nie podróżuje bezpłatnie w rozumieniu tego przepisu, jeżeli w celu dokonania rezerwacji musiał uiścić wyłącznie podatki od transportu lotniczego i opłaty.

W przedmiocie pytania drugiego

31 Poprzez pytanie drugie sąd odsyłający dąży zasadniczo do ustalenia, czy art. 3 ust. 3 zdanie pierwsze alternatywa druga rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że pasażer podróżuje na podstawie taryfy zniżkowej, która nie jest bezpośrednio lub pośrednio dostępna powszechnie w rozumieniu tego przepisu, jeżeli zarezerwował swój bilet w ramach kampanii promocyjnej, ograniczonej w czasie oraz pod względem ilości oferowanych biletów, skierowanej do określonej kategorii zawodowej.

32 Zgodnie z art. 3 ust. 3 zdanie pierwsze alternatywa pierwsza rozporządzenia nr 261/2004 rozporządzenie to nie ma zastosowania do pasażerów podróżujących bezpłatnie lub na podstawie taryfy zniżkowej, która nie jest bezpośrednio lub pośrednio dostępna powszechnie.

33 Na wstępie należy zauważyć, że w niniejszym przypadku w ramach kampanii promocyjnej Qatar Airways ów przewoźnik lotniczy pozwalał jedynie pracownikom służby zdrowia na dokonywanie u niego rezerwacji lotów za uiszczeniem jedynie podatków i opłat związanych z tymi rezerwacjami. W tym kontekście sąd odsyłający zmierza do ustalenia, czy taką taryfę zniżkową zastrzeżoną dla grupy pracowników służby zdrowia należy uznać za dostępną powszechnie w rozumieniu tego przepisu.

34 W tym względzie, jeśli chodzi o zakres wyrażenia „dostępny powszechnie", należy zauważyć, podobnie jak uczyniła to Komisja Europejska, że taryfa jest dostępna powszechnie, nawet jeśli nie każdy potencjalny klient jest w stanie z niej skorzystać.

35 Pojęcie „powszechności" odnosi się bowiem do nieokreślonej liczby potencjalnych odbiorców i zakłada ponadto istnienie dość znacznej liczby osób (zob. analogicznie wyrok z dnia 20 czerwca 2024 r., GEMA, C-135/23, EU:C:2024:526, pkt 38 i przytoczone tam orzecznictwo). W celu ustalenia, czy grupę osób korzystających z taryfy zniżkowej można odróżnić od grupy „powszechnej", należy zbadać w szczególności, czy grupa ta jest zdefiniowana z wystarczającą dokładnością, czy zainteresowane osoby posiadają szczególne cechy wymagane przez przewoźnika lotniczego, aby skorzystać z tej taryfy, oraz czy przewoźnik ten przewiduje indywidualne zatwierdzenie poprzedzające wystawienie biletu na przelot.

36 W tym względzie grupa pracowników służby zdrowia, opisana w sposób abstrakcyjny, bez sprecyzowania szczególnych cech, które ich wiążą, w wypadku których wystawienie biletów nie wymaga uprzedniego indywidualnego zatwierdzenia, może mieć charakter powszechny w rozumieniu art. 3 ust. 3 zdanie pierwsze alternatywa druga rozporządzenia nr 261/2004. Wynika z tego, że taryfę zniżkową zastrzeżoną dla takiej grupy należy uznać za „dostępną powszechnie" w rozumieniu tego przepisu.

37 Taka wykładnia znajduje potwierdzenie w orzecznictwie Trybunału dotyczącym wykładni art. 3 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, zgodnie z którym bilet w taryfie preferencyjnej dostępny tylko dla określonych osób w ramach sponsorowania wydarzenia, który może zostać wystawiony dopiero po uprzednim zindywidualizowanym zatwierdzeniu przez przewoźnika lotniczego, nie może zostać uznany za dostępny powszechnie ani za wydany w ramach programu lojalnościowego lub innego programu komercyjnego (postanowienie z dnia 26 listopada 2020 r., SATA International – Azores Airlines, C-316/20, EU:C:2020:966, pkt 17).

38 W niniejszej sprawie powodowie w postępowaniu głównym dokonali rezerwacji lotów u przewoźnika lotniczego w ramach kampanii promocyjnej, której czas trwania był ściśle ograniczony i która była zastrzeżona wyłącznie dla pracowników służby zdrowia. Prawdą jest, że ceny zaproponowane w ramach tej kampanii promocyjnej nie były dostępne dla całej ludności. Jednakże takie taryfy były zastrzeżone nie dla pewnych osób określonych indywidualnie, lecz dla określonej grupy zawodowej, a mianowicie dla pracowników służby zdrowia, przy czym grupa ta składa się z nieokreślonej liczby osób, które nie mają z tym przewoźnikiem szczególnego związku wykraczającego poza ramy relacji z klientami.

39 Ponadto, co się tyczy ograniczenia liczbowego biletów dostępnych w ramach kampanii promocyjnej, z akt sprawy, którymi dysponuje Trybunał, wynika, że ograniczenie to nie wydaje się wynikać z cech właściwych danej grupie zawodowej, lecz okazuje się uzasadnione praktycznymi ograniczeniami narzuconymi przez przewoźnika lotniczego, który nie był w stanie zaproponować takich taryf całej przedmiotowej grupie ze względu na jej wielkość.

40 Wreszcie należy dodać, że przyjęcie wykładni, zgodnie z którą grupa osób określona szeroko, takich jak pracownicy służby zdrowia, których dotyczy postępowanie główne, nie powinna być uważana za „powszechną" w rozumieniu art. 3 ust. 3 zdanie pierwsze alternatywa druga rozporządzenia nr 261/2004, mogłoby uchybiać celowi określonemu w motywie 1 tego rozporządzenia, polegającemu na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony pasażerów.

41 W świetle całości powyższych rozważań na pytanie drugie należy odpowiedzieć, że art. 3 ust. 3 zdanie pierwsze alternatywa druga rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że pasażer nie podróżuje na podstawie taryfy zniżkowej, która nie jest bezpośrednio lub pośrednio dostępna powszechnie w rozumieniu tego przepisu, jeżeli zarezerwował on swój bilet w ramach kampanii promocyjnej, ograniczonej w czasie oraz pod względem ilości oferowanych biletów, i skierowanej do określonej kategorii zawodowej.

W przedmiocie pytania trzeciego

42 Poprzez pytanie trzecie, zadane na wypadek udzielenia odpowiedzi przeczącej na dwa pierwsze pytania, sąd odsyłający dąży zasadniczo do ustalenia, czy art. 8 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że dla jego stosowania wymaga on istnienia związku czasowego między odwołanym lotem a lotem zastępczym wybranym przez pasażera, a jeśli tak, to w jaki sposób należy określić ten związek czasowy.

43 Zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 w przypadku odwołania lotu obsługujący przewoźnik lotniczy powinien udzielić pasażerom, których to odwołanie dotyczy, pomocy zgodnie z art. 8 tego rozporządzenia.

44 Zgodnie z art. 8 ust. 1 wspomnianego rozporządzenia pasażerowie, których to odwołanie dotyczy, mają prawo wyboru pomiędzy trzema opcjami, a mianowicie, po pierwsze, zwrotem kosztów biletu na określonych warunkach oraz, w stosownych przypadkach, zorganizowaniem lotu powrotnego do pierwszego miejsca odlotu w najwcześniejszym możliwym terminie, po drugie, zmianą planu podróży do ich miejsca docelowego na porównywalnych warunkach w najwcześniejszym możliwym terminie, lub po trzecie, zmianą planu podróży na porównywalnych warunkach do ich miejsca docelowego w późniejszym, dogodnym dla nich terminie, z zastrzeżeniem dostępności wolnych miejsc.

45 Jak orzekł już Trybunał, artykuł ten przewiduje wyraźnie obowiązek zaoferowania przez obsługującego przewoźnika lotniczego pasażerom, których lot został odwołany, różnych opcji, o których mowa w art. 8 ust. 1 tego rozporządzenia, co zakłada, że dostarcza on tym pasażerom pełnej informacji dotyczącej praw wynikających z tego przepisu, tak aby mogli oni skutecznie wykonać swoje prawa w przypadku odwołania lotu. Podobnie powinien on we właściwy sposób poinformować pasażerów lotniczych, gdy zmiana planu podróży nie jest możliwa [zob. podobnie wyrok z dnia 8 czerwca 2023 r., Austrian Airlines (Lot repatriacyjny), C-49/22, EU:C:2023:454, pkt 43, 44 i przytoczone tam orzecznictwo].

46 Wynika z tego, że w wypadku odwołania lotu na przewoźniku lotniczym spoczywa obowiązek dostarczenia pasażerom lotniczym informacji koniecznych dla umożliwienia im dokonania skutecznego wyboru, a mianowicie albo otrzymania zwrotu pełnego kosztu ich biletu, albo kontynuowania podróży do ich miejsca docelowego na porównywalnych warunkach podróży w najwcześniejszym możliwym terminie lub w terminie późniejszym. Tym samym to objęcie prawem do uzyskania informacji oznacza, że pasażer lotniczy nie ma żadnego obowiązku aktywnego uczestniczenia w poszukiwaniu danych, jakie powinna zawierać propozycja obsługującego przewoźnika lotniczego (zob. podobnie wyrok z dnia 29 lipca 2019 r., Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, pkt 54–56).

47 W niniejszej sprawie z postanowienia odsyłającego wynika, że loty pierwotnie zarezerwowane przez powodów w postępowaniu głównym zostały odwołane przez Qatar Airways we wrześniu 2020 r. Ów przewoźnik lotniczy ograniczył się w tym względzie do poinformowania powodów w postępowaniu głównym o niemożności wykonania lotów do Denpasaru, który był ich miejscem docelowym, ze względu na okoliczności związane z pandemią COVID-19, przedłużając jednocześnie ważność przedmiotowych biletów o dwa lata, czyli do dnia 4 sierpnia 2022 r. W dniu 8 sierpnia 2022 r. powodowie w postępowaniu głównym zażądali od tego przewoźnika zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 zmiany planu podróży do ich miejsca docelowego w późniejszym, dogodnym dla nich terminie.

48 W tym kontekście należy podkreślić, że obowiązek udzielenia pomocy na podstawie art. 8 rozporządzenia nr 261/2004 ciąży na obsługującym przewoźniku lotniczym niezależnie od zdarzenia, które doprowadziło do odwołania lotu. Nawet w razie wystąpienia wyjątkowych okoliczności art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia zwalnia bowiem obsługującego przewoźnika lotniczego wyłącznie z obowiązku wypłaty odszkodowania na podstawie art. 7 wspomnianego rozporządzenia [wyrok z dnia 8 czerwca 2023 r., Austrian Airlines (Lot repatriacyjny), C-49/22, EU:C:2023:454, pkt 45].

49 Ponadto rozporządzenie nr 261/2004 nie zawiera żadnej wskazówki pozwalającej na uznanie, że dopuszcza ono poza „nadzwyczajnymi okolicznościami”, o których mowa w art. 5 ust. 3 omawianego rozporządzenia, oddzielną kategorię zdarzeń „szczególnie nadzwyczajnych”, takich jak pandemia COVID-19, które skutkowałyby zwolnieniem obsługującego przewoźnika lotniczego ze wszystkich obowiązków, w tym z obowiązków wynikających z art. 8 wspomnianego rozporządzenia [wyrok z dnia 8 czerwca 2023 r., Austrian Airlines (Lot repatriacyjny), C-49/22, EU:C:2023:454, pkt 46].

50 Pasażer, którego lot został odwołany, ma zatem prawo uzyskać równoważne odszkodowanie od obsługującego przewoźnika lotniczego w przypadku niewykonania przez niego obowiązku udzielenia pomocy wynikającego z art. 8 ust. 1 tego samego rozporządzenia, w tym obowiązku poinformowania określonego w pkt 45 i 46 niniejszego wyroku [wyrok z dnia 8 czerwca 2023 r., Austrian Airlines (Lot repatriacyjny), C-49/22, EU:C:2023:454, pkt 48].

51 Tego rodzaju odszkodowanie będzie się jednak ograniczać do tego, co w świetle okoliczności danego przypadku okaże się niezbędne, odpowiednie i rozsądne w celu złagodzenia skutków uchybienia, którego dopuścił się obsługujący przewoźnik lotniczy [wyrok z dnia 8 czerwca 2023 r., Austrian Airlines (Lot repatriacyjny), C-49/22, EU:C:2023:454, pkt 49].

52 Co się tyczy w szczególności kwestii, czy art. 8 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 wymaga do celów jego stosowania istnienia związku czasowego między odwołanym lotem a wybranym lotem zastępczym, zgodnie z orzecznictwem przypomnianym w pkt 23 niniejszego wyroku należy ustalić ten związek, uwzględniając nie tylko brzmienie tego przepisu, lecz także jego kontekst oraz cele regulacji, której część on stanowi.

53 W odniesieniu w pierwszej kolejności do brzmienia art. 8 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 należy stwierdzić, że nie zawiera ono wymogu istnienia związku czasowego między odwołanym lotem a wybranym lotem zastępczym. Z przepisu tego wynika bowiem jedynie, że pasażerowie lotniczy mogą zwrócić się o zmianę planu podróży „w późniejszym terminie dogodnym dla pasażera, w zależności od dostępności wolnych miejsc". Ze sformułowania „w późniejszym terminie" nie wynika jednak, by ograniczało ono w czasie prawo do zmiany planu podróży.

54 Z brzmienia art. 8 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 wynika zatem, że decydujące znaczenie ma wygoda i życzenie pasażera linii lotniczych, aby podróż była przeniesiona na późniejszy konkretny termin, przy czym jedynym ograniczeniem w tym względzie jest dostępność wolnych miejsc. Wynika z tego, że obsługujący przewoźnik lotniczy może odmówić lotu zastępczego, który jest do przyjęcia dla danego pasażera lotniczego, jedynie w przypadku braku wolnych miejsc.

55 W drugiej kolejności, co się tyczy kontekstu, w jaki wpisuje się art. 8 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004, należy zauważyć, że prawodawca Unii wyraźnie przewidział w art. 8 ust. 1 lit. b) tego rozporządzenia element czasowy, który polega na tym, że pasażer lotniczy może zażądać zmiany planu podróży do miejsca docelowego na porównywalnych warunkach i w najwcześniejszym możliwym terminie. Gdyby prawodawca ten chciał ograniczyć w czasie prawo do zmiany planu podróży przewidziane w art. 8 ust. 1 lit. c) wspomnianego rozporządzenia, uściśliłby to, podobnie jak przewidział to w art. 8 ust. 1 lit. b) tego rozporządzenia. W tym kontekście należy również podkreślić, że motywy 12 i 13 rozporządzenia nr 261/2004 na wypadek odwołania lotu w żaden sposób nie odnoszą się do związku czasowego między odwołanym lotem a lotem w ramach zmiany planu podróży.

56 Ponadto, jak wynika z pkt 46 niniejszego wyroku, w przypadku odwołania lotu pasażer linii lotniczych może wybrać zwrot kosztów lub zmianę planu podróży tak, aby odbyła się w późniejszym terminie. Biorąc pod uwagę te opcje, których wybór jest zastrzeżony dla pasażera linii lotniczych, wykładnia, zgodnie z którą element czasowy przewidziany w art. 8 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004 miałby decydujące znaczenie dla przewidzianego w art. 8 ust. 1 lit. c) tego rozporządzenia prawa do zmiany planu podróży tak, aby odbyła się w późniejszym terminie, pozbawiałaby ten ostatni przepis skuteczności.

57 W trzeciej kolejności – taką wykładnię art. 8 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 potwierdzają cele realizowane przez to rozporządzenie, wymienione w jego motywach 1 i 4, polegające w szczególności na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony pasażerów i wzmocnieniu ich praw przy pełnym uwzględnieniu ogólnych wymogów ochrony konsumentów.

58 Wykładnia, która nadmiernie ograniczałaby możliwości oferowane pasażerowi linii lotniczych na podstawie art. 8 ust. 1 tego rozporządzenia, byłaby bowiem sprzeczna z głównym celem tego rozporządzenia, jakim jest zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów.

59 Takiej wykładni nie podważa zresztą okoliczność, na którą powołuje się Qatar Airways, że wykładnia ta pociągałaby za sobą nieuzasadnione obciążenia dla obsługujących przewoźników lotniczych, których to dotyczy. W tym względzie należy zauważyć, że zgodnie z utrwalonym

orzecznictwem znaczenie, jakie ma cel ochrony konsumentów realizowany przez rozporządzenie nr 261/2004, w tym również pasażerów linii lotniczych, może uzasadniać negatywne konsekwencje gospodarcze, nawet poważne, dla określonych podmiotów gospodarczych (wyrok z dnia 31 stycznia 2013 r., McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, pkt 48 i przytoczone tam orzecznictwo).

60 Niemniej w każdym wypadku w niniejszej sprawie linie Qatar Airways ograniczyły jednak ważność wystawionych biletów do okresu dwóch lat od pierwotnej rezerwacji ze względu na pandemię COVID-19. Powodowie w postępowaniu głównym posiadali bilety ważne do dnia 4 sierpnia 2022 r. i zgłosili swoje żądanie zmiany planu podróży po tej dacie, w dniu 8 sierpnia 2022 r.

61 W tym względzie należy zauważyć, że rozporządzenie nr 261/2004 nie zawiera żadnego przepisu dotyczącego terminu przedawnienia roszczeń dochodzonych przed sądami krajowymi, mających za przedmiot uzyskanie zmiany planu podróży przewidzianej w art. 8 ust. 1 rozporządzenia (zob. analogicznie wyrok z dnia 22 listopada 2012 r., Cuadrench Moré, C-139/11, EU:C:2012:741, pkt 24).

62 Tymczasem z utrwalonego orzecznictwa wynika, że w braku przepisów prawa Unii w danej dziedzinie do wewnętrznego porządku prawnego każdego państwa na mocy zasady autonomii proceduralnej należy określenie zasad proceduralnych wytaczania powództw przed sądem, służących zagwarantowaniu praw wywodzonych przez jednostki z prawa Unii, o ile te zasady proceduralne są zgodne z zasadami równoważności i skuteczności (wyrok z dnia 22 listopada 2012 r., Cuadrench Moré, C-139/11, EU:C:2012:741, pkt 25 i przytoczone tam orzecznictwo).

63 W związku z tym w okolicznościach takich jak rozpatrywane w postępowaniu głównym, w których pasażerowie lotniczy żądają zmiany planu podróży do miejsca docelowego po upływie daty ważności biletów lotniczych, czyli ponad dwa lata po dokonaniu pierwotnej rezerwacji, do sądu krajowego należy ustalenie, z poszanowaniem zasad równoważności i skuteczności, terminu przedawnienia roszczeń mających na celu dochodzenie ich prawa do zmiany planu podróży przewidzianego w art. 8 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004.

64 W świetle całości powyższych rozważań na pytanie trzecie należy odpowiedzieć, że art. 8 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, iż do celów jego stosowania nie wymaga się istnienia związku czasowego między odwołanym lotem a lotem zastępczym wybranym przez pasażera, ponieważ możliwe jest wystąpienie o taką zmianę planu podróży do miejsca docelowego na porównywalnych warunkach transportu w późniejszym terminie, z zastrzeżeniem dostępności wolnych miejsc.

W przedmiocie kosztów

65 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 (ósma izba) orzeka, co następuje:

1) **Artykuł 3 ust. 3 zdanie pierwsze alternatywa pierwsza 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, że:

   pasażer nie podróżuje bezpłatnie w rozumieniu tego przepisu, jeżeli w celu dokonania rezerwacji musiał uiścić wyłącznie podatki od transportu lotniczego i opłaty.

2) **Artykuł 3 ust. 3 zdanie pierwsze alternatywa druga rozporządzenia nr 261/2004**

   należy interpretować w ten sposób, że:

   pasażer nie podróżuje na podstawie taryfy zniżkowej, która nie jest bezpośrednio lub pośrednio dostępna powszechnie w rozumieniu tego przepisu, jeżeli zarezerwował on swój bilet w ramach kampanii promocyjnej, ograniczonej w czasie oraz pod względem ilości oferowanych biletów, skierowanej do określonej kategorii zawodowej.

3) **Artykuł 8 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004**

   należy interpretować w ten sposób, że:

   do celów jego stosowania nie wymaga się istnienia związku czasowego między odwołanym lotem a lotem zastępczym wybranym przez pasażera, ponieważ możliwe jest wystąpienie o taką zmianę planu podróży do miejsca docelowego na porównywalnych warunkach transportu w późniejszym terminie, z zastrzeżeniem dostępności wolnych miejsc.

Podpisy