

dr Stefan Babiarz\*

# UPRAWNIENIA PASAŻERÓW LOTÓW W PRZYPADKU ODMOWY PRZYJĘCIA NA POKŁAD ALBO ODWOŁANIA LUB OPÓŹNIENIA LOTU. WYBRANE ZAGADNIENIA ADMINISTRACYJNOPRAWNE, CYWILNOPRAWNE I PODATKOWE

## 1. WPROWADZENIE

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie pogłębionej analizy uprawnień pasażerów lotów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub opóźnienia lotu. Analizie z punktu widzenia rozwiązań cywilnoprawnych i podatkowych poddano w szczególności wszystkie świadczenia jakie otrzymuje, czy otrzymał pasażer. Celem artykułu jest także krytyczna analiza poglądów szczególnie Sądu Najwyższego co do drogi dochodzenia roszczeń z tytułu uprawnień przysługujących pasażerom.

Rozporządzeniem Rady (EWG) Nr 295/91 z dnia 4 lutego 1991 r. ustanawiającym wspólne zasady systemu odszkodowań dla pasażerów, którym odmówiono przyjęcia na pokład w regularnych przewozach lotniczych<sup>1</sup> wprowadzono do wspólnotowego porządku prawnego minimalne odszkodowania należne pasażerom regularnych przewozów lotniczych

---

\* Sędzia NSA.

<sup>1</sup> Dz.U. UE. sp. 07.1.306 – zwanym dalej rozporządzeniem EWG.

w przypadku odmowy przyjęcia na pokład. Warunkiem przyznania odszkodowania było stwierdzenie zawyżonej liczby rezerwacji, posiadanie przez pasażera ważnego biletu oraz potwierdzenia rezerwacji przy odlocie z portu lotniczego znajdującego się na terytorium Państwa Członkowskiego, na którym obowiązywał Traktat Ustanawiający Wspólnotę Europejską<sup>2</sup>, niezależnie od Państwa, w którym miał siedzibę przewoźnik lotniczy, narodowości pasażera oraz miejsca przeznaczenia, a także stawienie się do odprawy w wymaganym terminie i w określony sposób (art. 1 i art. 2 lit. a rozporządzenia EWG). Powyższe przesłanki stanowiły definicję odmowy przyjęcia pasażera na pokład (art. 2 lit. a rozporządzenia EWG). Zgodnie z art. 4 rozporządzenia EWG w przypadku odmowy przyjęcia na pokład pasażer mógł wybrać pomiędzy:

– zwrotem bez potrącenia kosztu biletu za część niewykonanej podróży, lub

- zmianą trasy do miejsca przeznaczenia przy najbliższej okazji, oraz
- zmianą trasy w terminie późniejszym, zgodnie z wyborem pasażera.

Niezależnie od powyższych uprawnień do wyboru rodzaju świadczenia pasażera, przewoźnik lotniczy miał obowiązek natychmiastowego, po odmowie przyjęcia na pokład, wypłacenia pasażerowi minimalnego odszkodowania w wysokości:

- 150 ECU na loty do 3500 km,
- 300 ECU na loty ponad 3500 km.

Przewoźnik miał obowiązek uwzględnić miejsce przeznaczenia określone w bilecie<sup>3</sup>. Przepisy art. 4 ust. 3 i 4 tego rozporządzenia zawierały postanowienia ograniczające wysokość odszkodowań o 50%, jeżeli przewoźnik lotniczy zaoferował zmianę trasy do miejsca przeznaczenia alternatywnym lotem a czas przelotu, nie przekraczał planowanego czasu przylotu lotu pierwotnie zarezerwowanego do dwóch godzin dla lotów do 3500 km oraz do czterech godzin dla lotów ponad 3500 km a wreszcie, że wielkość odszkodowań nie mogła przekroczyć ceny biletu wykupionego do miejsca docelowego. Powyższa regulacja była pierwszą, wprowadzającą bardzo ograniczony system odszkodowań dla pasażerów. Regulacje te

<sup>2</sup> Dz.U. 2004, Nr 50, poz. 864/2 z późn. zm.; Tytuł tego traktatu został zmieniony przez art. 6 (obecnie art. 8 lit. A pkt 1 Traktatu o Unii Europejskiej (Dz.U. z 2004 r. Nr 90, poz. 864/30) w związku z przystąpieniem m.in. Polski do Unii Europejskiej.

<sup>3</sup> ECU było jednostką rozliczeniową w Europejskim Systemie Monetarnym używaną w latach 1979–1998. Od dnia 1 stycznia 1999 r. została ona zastąpiona przez euro w relacji 1 ECU = 1 EUR. Jednostka ECU nie była pieniądzem i nie miała postaci materialnej.

nie przewidywały odszkodowań ani też innych form pomocy dla pasażerów, w przypadku zarówno odwołania, jak i opóźnienia lotów pasażerskich pozostawiając je poza regulacją tego aktu ustawodawcy wspólnotowego<sup>4</sup>. Sytuacja ta była przyczyną niezadowolenia pasażerów, albowiem nie rekompensowała wszystkich konsekwencji takich działań przewoźników lotniczych, powodując w majątku pasażerów częstokroć wymierne straty finansowe – związane z utraconymi zyskami w związku z niezawartymi transakcjami handlowymi, czy odwołanymi spotkaniami biznesowymi<sup>5</sup>.

Poza minimalnymi kwotami odszkodowań przewoźnicy lotniczy oferować powinni byli pasażerom, którym odmówiono przyjęcia na pokład:

- pokrycie kosztów rozmowy telefonicznej (lub teleksu) i faksu do miejsca przeznaczenia,
- posiłki i napoje w ilości odpowiedniej do czasu oczekiwania,
- zakwaterowanie w hotelu w przypadku, gdy konieczny jest dodatkowy pobyt przez jedną lub więcej nocy.

<sup>4</sup> W orzecznictwie sądów administracyjnych sporne jest to, czy określenie odmowy przyjęcia na pokład wbrew woli pasażera oznacza tylko sytuację, w której przewoźnik lotniczy przyjmuje większą ilość rezerwacji niż miejsc w samolocie (więc sytuację tzw. *overbookingu*, czy też odmowa przyjęcia pasażera następuje także z innych przyczyn. W wyroku z dnia 11 lipca 2007 r. VI SA/Wa 648/07 Lex nr 375145 – Sąd przyjął, że przepisy rozporządzenia mają zastosowanie tylko do tej pierwszej sytuacji a w wyroku z dnia 23 sierpnia 2011 r. VII SA/Wa 733/11 ONSA i WSA 2012, nr 6, poz. 116, że pojęcie to obejmuje także i inne przyczyny odmowy przyjęcia pasażera na pokład. Trafny jest jednak ten drugi pogląd: zob. glosa A. Konert do wyroku WSA w Warszawie z dnia 11 lipca 2007 r. VI SA/Wa 648/07 Lex/el. 2011).

<sup>5</sup> Warto na marginesie podać dość częste, czy nawet bardzo częste powody niewpuszczenia pasażerów na pokład z powodu zarezerwowania większej ilości miejsc pasażerów niż liczba miejsc w samolocie. Jest to tzw. *overbooking* (tłum. przyjmowanie zbyt wielu rezerwacji albo sprzedaż przekraczająca ilość miejsc) będący obroną przewoźników lotniczych przed pasażerami, którzy wprawdzie zarezerwowali miejsca na dany lot ale nie stawili się na niego bez względu na przyczyny. Jest to tzw. nadkomplet pasażerów spowodowany powszechną praktyką występującą w branży lotniczej, polegającej na sprzedaży większej ilości biletów (rezerwacji) niż miejsc w samolocie po to, by zrekomensować sobie straty pasażerów, którzy nie pojawiają się w dniu odlotu. Liczba pasażerów, którzy nie pojawiają się i nie zgłoszą do odprawy jest trudna do przewidzenia, a koszt tych niesprzedanych miejsc jest dla przewoźnika bezpowrotnie utracony i nie zostanie mu zrekomensowany. W praktyce odróżnić należy dobrowolną odmowę wejścia na pokład, która rekompensowana jest przepisami wewnętrznymi linii lotniczych od odmowy przyjęcia pasażera wbrew jego woli, które chronione jest prawami do odszkodowania uregulowanymi przepisami wspólnotowymi (unijnymi).

Powyższe rozporządzenie zostało uchylone z dniem 17 lutego 2005 r. Z tym też dniem weszło bowiem w życie rozporządzenie (WE) Nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 251/91<sup>6</sup>

## 2. UPRAWNIENIA PASAŻERÓW NA PODSTAWIE ROZPORZĄDZENIA (WE)

### 2.1. Aktualne regulacje ogólne i wyłączenie uprawnień

W związku z tym, że rozporządzenie EWG, ustanawiało minimalny poziom norm jakości w zakresie ochrony pasażerów uznano, że jest on i tak zbyt niski, a liczba pasażerów, którym odmówiono przyjęcia na pokład wbrew ich woli zbyt wysoka, podobnie jak liczba pasażerów poszkodowanych odwołaniem lotu bez uprzedzenia oraz dużymi opóźnieniami, Wspólnota zdecydowała o podniesieniu standardów tej ochrony. Zdecydowano w związku z tym, że ochroną na nowych zasadach objęci będą – z uwagi na zmieniające się różnice – pasażerowie nie tylko lotów regularnych, ale i nieregularnych. Ponadto ochrona obejmująca pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się w Państwie Członkowskim została rozciągnięta na tych pasażerów, którzy odlatują z lotniska w państwie trzecim i lądują na lotnisku w Państwie Członkowskim, w sytuacji, gdy lot jest obsługiwany przez przewoźnika wspólnotowego. Wzorem Konwencji montrealskiej<sup>7</sup> wprowadzono także ograniczenia odpowiedzialności przewoźników lotniczych oraz wyłączenie ich odpowiedzialności czyli wyłączenie uprawnień pasażerów w przypadku, gdy zdarzenie zostało spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków (np. destabilizacja polityczna, warunki meteorologiczne uniemożliwiające lot, zagrożenia bezpieczeństwa, nieoczekiwane wady mogące wpłynąć na bezpieczeństwo lotu, strajki mające wpływ na działalność przewoźników (pkt 14 preambuły i art. 5 ust. 3 rozporządzenia WE). Wyjaśniając pojęcie „nadzwyczajne okoliczności z art. 5 ust. 3 rozporządzenia WE Trybunał Sprawiedliwości Unii

<sup>6</sup> Dz.U. UE.L. 2004.46.01 z późn. zm. – zwane dalej rozporządzeniem WE.

<sup>7</sup> Zob. Konwencja sporządzona w dniu 28 maja 1999 r. w Montrealu o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (Konwencja montrealaska) Dz.U. UE.L. 2001.194.99 z późn. zm.

Europejskiej wyjaśnił, że „Artykuł 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów należy interpretować w ten sposób, że problem techniczny, który wystąpił w statku powietrznym, skutkujący odwołaniem lotu, nie jest objęty pojęciem „nadzwyczajne okoliczności” w rozumieniu tego przepisu, chyba że problem ten jest następstwem zdarzeń, które – ze względu na swój charakter lub źródło – nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie.

W istocie, mimo że ustawodawca wspólnotowy wymienił w przykładowym wykazie zawartym w motywie czternastym omawianego rozporządzenia WE „nieoczekiwane wady mogące wpłynąć na bezpieczeństwo lotu” i mimo że problem techniczny statku powietrznego można zaliczyć do takich wad, okoliczności związane z takim zdarzeniem mogą zostać uznane za „nadzwyczajne” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 tylko wówczas, gdy odnoszą się do zdarzenia, które – na wzór okoliczności wymienionych we wspomnianym motywie – nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwala na skuteczne nad nim panowanie, ze względu na jego charakter lub źródło. Tymczasem przewoźnicy powietrzni są stale narażeni – w ramach prowadzonej działalności – na rozmaite problemy techniczne, co jest nieuchronnie związane z eksploatacją tych maszyn. Rozwiązanie problemu technicznego będącego wynikiem braku przeglądu maszyny musi więc zostać uznane za immanentny element normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego”<sup>8</sup>. W wyroku z dnia 6 marca 2012 r. I OSK 555/11 Lex nr 1264847, Naczelny Sąd Administracyjny wyjaśnił, że „przyczyną zewnętrzną związaną z nadzwyczajnymi okolicznościami, których nie można było uniknąć jest obecność na terenie portu lotniczego stada dzikich zwierząt, a nadzwyczajne okoliczności, o których mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia WE nie powinny być ograniczone tylko do zdarzeń nagłych i niespodziewanych a powinny obejmować zdarzenia trwające przez pewien czas”. Z drugiej strony za taką okoliczność nie uznano np. wycieku płynu z amortyzatora<sup>9</sup>, wyższą usterkowość niż normalna kon-

<sup>8</sup> Zob. wyrok TS z dnia 22 grudnia 2008 r. C-549/07, publ. ZOTSis 2008/12C-/1-11061, [www.eur-lex.europa.eu](http://www.eur-lex.europa.eu), ECR 2008/12C-/1-11061.

<sup>9</sup> Zob. wyrok WSA w Warszawie z dnia 20 lipca 2010 r. VII SA/Wa 880/10 Lex nr 676299.

kretnego elementu wyposażenia<sup>10</sup>. W wyroku z dnia 11 lipca 2007 r. WSA w Warszawie<sup>11</sup> zaś stwierdził, że „wyłączenie wskazane w pkt 14 preambuły do rozporządzenia WE Nr 261/2004 odnosi się wyłącznie do kwestii odškodowania, o którym mowa w art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia, a więc jego zastosowanie może mieć miejsce jedynie w przypadku odwołania lotu pasażerskiego, nie zaś w przypadku odmowy przyjęcia na pokład”. Pogląd ten wydaje się być dyskusyjny. Wprawdzie odmowa wypłaty rekompensaty z uwagi na zaistnienie nadzwyczajnych okoliczności jest wyjątkiem i na te okoliczności nadzwyczajne wprost wskazuje art. 5 ust. 3 rozporządzenia WE a nie mówią o nich przepisy o odmowie przyjęcia na pokład (art. 4 rozporządzenia WE), ani o opóźnieniu (art. 6 rozporządzenia), to przecież pkt 14 preambuły nie zawiera w tym względzie żadnych ograniczeń, a co więcej wskazane w nim przykładowe okoliczności będące nadzwyczajnymi świadczyć mogą, że odnosić się będą także i do odmowy przyjęcia na pokład czy opóźnienia lotu.

Określenie odmowa przyjęcia na pokład zostało, w art. 2 lit. j rozporządzenia WE zdefiniowane, jako odmowa przewozu pasażerów owym lotem, pomimo, że stawili się oni do wejścia na pokład zgodnie z warunkami ustanowionymi w art. 3 ust. 2, chyba że odmowa przyjęcia na pokład jest racjonalnie uzasadniona, w szczególności przyczynami związanymi ze zdrowiem, wymogami bezpieczeństwa lub niewłaściwymi dokumentami podróznymi, to przecież wskazuje ona na przyczyny odnoszące się tylko do konkretnego pasażera, a nie przyczyny ogólnie odnoszące się do wszystkich pasażerów, którzy mieli zarezerwowane bilety na dany lot. Poza tym są one tylko wymienione przykładowo. W dodatku zwrócić należy uwagę na pkt 15 preambuły o treści: „Za nadzwyczajne okoliczności powinno się uważać sytuację, gdy decyzja kierownictwa lotów w stosunku do danego samolotu spowodowała danego dnia powstanie dużego opóźnienia, przełożenia 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”. Zwrócić też uwagę trzeba na to, że w art. 4 ust. 1 rozporządzenia WE mówi się o uzasadnionych powodach przewoźników, które jest spójne z okolicznościami nadzwyczajnymi.

<sup>10</sup> Zob. wyrok WSA w Warszawie z dnia 25 maja 2010 r. VII SA/Wa 582/10 Lex nr 676180.

<sup>11</sup> Zob. wyrok z dnia 11 lipca 2007 r. VI SA/Wa 648/07 Lex nr 375145.

## 2.2. Charakterystyka uprawnień pasażerów

### 2.2.1. Warunki ogólne

Generalnie rzecz ujmując minimalne prawa pasażerów korzystających z usług przewoźników lotniczych regularnych i nieregularnych (art. 1 ust. 1 i pkt 5 preambuły rozporządzenia WE) obejmuje następujące sytuacje:

- odmowę przyjęcia na pokład wbrew ich woli (art. 7 ust. 1 rozporządzenia WE);
- odwołanie ich lotu (art. 5 ust. 1 rozporządzenia WE);
- opóźnienie ich lotu (art. 6 ust. 1 w zw. z art. 7 ust. 1–3 i w zw. z art. 8 ust. 1 lit a i art. 9 rozporządzenia WE).

Mają one zastosowanie do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się na terytorium Państwa Członkowskiego, a także i do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się w kraju trzecim i lądujących na lotnisku w Państwie Członkowskim, chyba że otrzymali oni korzyści lub odszkodowanie oraz udzielono im opieki w tym kraju trzecim, jeżeli przewoźnik lotniczy obsługujący dany lot jest przewoźnikiem wspólnotowym.

Warunkiem nabycia uprawnień przez pasażerów jest:

- a) posiadanie potwierdzonej rezerwacji na dany lot oraz stawienie się na odprawę pasażerów zgodnie z wymogami i w czasie określonym uprzednio na piśmie przez przewoźnika lotniczego lub jeżeli czas ten nie został określony nie później niż 45 minut przed ogłoszoną godziną odlotu lub
- b) bez względu na przyczynę pasażerowie zostali przeniesieni przez przewoźnika lotniczego na inny lot.

Są to warunki ogólne niezbędne do nabycia każdego z przewidzianych rozporządzeniem WE praw ochronnych<sup>12</sup>.

### 2.2.2. Uprawnienia pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład wbrew woli pasażera

- a) Prawa pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia ich na pokład wbrew ich woli polegają na (art. 7 ust. 1 rozporządzenia WE):

<sup>12</sup> Zob. Zawiadomienie Komisji. Wytyczne interpretacyjne rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz rozporządzenia Rady (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych zmienionego rozporządzenia (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. UE. C. 2016.214.5).

- uprawnieniu do niezwłocznego wypłacenia im odszkodowania, zgodnie z art. 7 czyli w wysokości
- 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1500 km;
- 400 EUR dla wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1500 km i wszystkich innych lotów o długości od 1500 do 3500 km;
- 600 EUR dla wszystkich innych lotów niż powyższe.

Przy określaniu odległości, podstawą jest ostatni cel lotu, do którego przybycie pasażera nastąpi po czasie planowanego przylotu na skutek opóźnienia spowodowanego odmową przyjęcia na pokład lub odwołaniem lotu (art. 7 ust. 1 zd. drugie rozporządzenia WE). W przypadku zaferowania pasażerom zmiany planu podróży do miejsca docelowego na alternatywny lot, do którego czas przylotu nie przekracza planowanego czasu przylotu pierwotnie zarezerwowanego lotu:

- o dwie godziny w przypadku wszystkich lotów o długości do 1500 km, lub
- o trzy godziny w przypadku wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1500 km i wszystkich innych lotów o długości od 1500 do 3500 km, lub
- o cztery godziny w przypadku wszystkich innych lotów niż loty określone wyżej,

przewoźnik lotniczy może pomniejszyć odszkodowanie określone wyżej w art. 7 ust. 1 rozporządzenia WE o 50%.

b) W przypadku odmowy przyjęcia pasażerów na pokład wbrew ich woli uprawnienie pasażerów może polegać też na udzieleniu pomocy, o której mowa w art. 8 rozporządzenia WE (art. 4 ust. 3 rozporządzenia WE). Pomoc ta polega na możliwości dokonania wyboru pomiędzy:

ba) – zwrotem w terminie 7 dni, pełnego kosztu biletu po cenie jego zakupu za część lub części już odbyte, jeżeli lot nie służy już dłużej jakiegokolwiek celowi związanemu z pierwotnym planem podróży pasażera, wraz z, gdy jest to odpowiednie (art. 8 ust. 1 lit. a rozporządzenia WE):

- lotem powrotnym do pierwszego miejsca odlotu, w najwcześniejszym możliwym terminie (art. 8 ust. 1 lit. a rozporządzenia WE);

- bb) – zmianą planu podróży, na porównywalnych warunkach, do ich miejsca docelowego, w najwcześniejszym możliwym terminie (art. 8 ust. 1 lit. b rozporządzenia WE);

- bc) – zmianą planu podróży, na porównywalnych warunkach, do ich miejsca docelowego, w późniejszym terminie dogodnym dla pasażera, w zależności od dostępności wolnych miejsc (art. 8 ust. 1 lit. c rozporządzenia WE).



c) Uprawnieniem, w przypadku odmowy przyjęcia pasażerów na pokład, jest tzw. prawo do opieki, polegające na (art. 4 ust. 3 w zw. z art. 9 ust. 1 rozporządzenia WE) otrzymaniu:

ca) posiłków i napojów w ilościach adekwatnych do czasu oczekiwania (art. 9 ust. 1 lit. a rozporządzenia WE);

cb) zakwaterowania w hotelu w przypadku:

- gdy występuje konieczność pobytu przez jedną albo więcej nocy, lub
- gdy zachodzi konieczność pobytu dłuższego niż planowany przez pasażera (art. 9 ust. 1 lit. b rozporządzenia WE);

cc) transportu pomiędzy lotniskiem a miejscem zakwaterowania (hotelem lub innym) (art. 9 ust. 1 lit. c rozporządzenia WE).

d) Ponadto (art. 4 ust. 3 w zw. z art. 9 ust. 2 rozporządzenia WE), pasażerom przysługują bezpłatnie dwie rozmowy telefoniczne, dwa dalekopisem, dwie przesyłki faksowe lub e-mailowe.

### 2.2.3. Uprawnienia pasażerów w przypadku odwołania lotu

Art. 2 lit 2 rozporządzenia WE definiuje „odwołanie” jako nieodbycie się lotu, który był uprzednio planowany i na który zostało zarezerwowane przynajmniej jedno miejsce.

W przypadku odwołania lotu, pasażerowie których to odwołanie dotyczy mają uprawnienie do (art. 5 ust. 1 rozporządzenia WE):

a) otrzymania pomocy zgodnie z art. 8 rozporządzenia WE (zob. pkt 1.2.2.1. lit. ba, bb, bc);

b) otrzymania pomocy od obsługującego przewoźnika lotniczego zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. a i art. 9 ust. 2 rozporządzenia WE (zob. pkt 1.2.2.1 lit. ca, d), jak również w przypadku zmiany trasy, gdy racjonalnie spodziewany czas startu nowego lotu ma nastąpić co najmniej jeden dzień po planowanym starcie odwołanego lotu także pomoc określoną w art. 9 ust. 1 lit. b i c rozporządzenia WE (zob. pkt 1.2.2.1 lit. cb, cc), oraz

c) uprawnienie do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego zgodnie z art. 7 rozporządzenia WE (zob. pkt 1.2.2.1 lit. a), chyba że:

- zostali poinformowani o odwołaniu lotu co najmniej dwa tygodnie przed planowanym czasem odlotu, lub

- zostali poinformowani o odwołaniu lotu w okresie od dwóch tygodni do siedmiu dni przed planowanym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot najpóźniej dwie godziny przed planowanym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej cztery godziny po planowanym czasie przylotu, lub

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

#### 2.2.4. Uprawnienia pasażerów w przypadku opóźnienia lotu

Wydawałoby się, że uprawnienia pasażerów w omawianym przypadku są najmniejsze albowiem z literalnego brzmienia przepisu wynikałoby, że nie obejmują one odszkodowania, o których mowa w art. 7 ust. 1–3 rozporządzenia WE.

Tak jednak nie jest. Otóż w wyrokach z dnia 19 listopada 2009 r. – C-402/07, C-432/07 Christopher Sturgeon i inni<sup>13</sup> Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej wyraził następujący pogląd prawny „Artykuły 5, 6 i 7 rozporządzenia nr 261/2004 ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów należy interpretować w ten sposób, że do celów stosowania prawa do odszkodowania pasażerów opóźnionych lotów można traktować jak pasażerów odwołanych lotów oraz że mogą oni powoływać się na prawo do odszkodowania przewidziane w art. 7 tego rozporządzenia, jeżeli z powodu tych lotów poniosą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, czyli jeżeli przybędą do ich miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu. Niemniej takie opóźnienie nie rodzi po stronie pasażerów prawa do odszkodowania, jeżeli przewoźnik lotniczy jest 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”.

Pogląd ten jest krytykowany w piśmiennictwie<sup>14</sup> to jednak aprobowany jest w orzecznictwie sądów administracyjnych<sup>15</sup>. poza tym pogląd ten

<sup>13</sup> Opubl. ZOTSis 2009/11/1-10923, [www.eur-lex.europa.eu](http://www.eur-lex.europa.eu), ECR 2009/11/1-10923-10982 z głosami częściowo krytycznymi A. Jurkowskiej-Gomułka w Lex/el 2010; A. Kornert, [w:] Lex/el 2010 i w Głosie 2013, nr 2, s. 57–62, aprobującą M.Steca (w) E.P.S. 2011, nr 12, s. 40–44.

<sup>14</sup> Zob. glosy wskazane wyżej.

<sup>15</sup> Zob. wyrok NSA z dnia 27 marca 2014 r. I OSK 1971/12 Lex nr 1487768.

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej potwierdzał także w innych orzeczeniach<sup>16</sup>. I tak w wyroku z dnia 23 października 2012 r. C-581/10<sup>17</sup> Trybunał Sprawiedliwości wywiódł, że „w odniesieniu do jasności obowiązków nałożonych na przewoźników lotniczych w rozporządzeniu nr 261/2004 ustanawiającym wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, 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. Tymczasem w świetle wymogów wynikających z zasady równego traktowania przewoźnicy lotniczy nie mogą twierdzić, że nałożony na nich przez rozporządzenie nr 261/2004 obowiązek wypłaty odszkodowania pasażerom w wypadkach opóźnienia lotu, narusza zasadę pewności prawa. W istocie pasażerowie, których lot uległ opóźnieniu i przewoźnicy lotniczy mogą 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 prowadziło do niepewności prawa. Obowiązek zaś naprawienia szkody wyrządzonej pasażerom opóźnionego samolotu nie narusza zasady proporcjonalności. Znaczenie, jakie ma cel ochrony konsumentów, włączając pasażerów lotniczych, może uzasadnić negatywne konsekwencje gospodarcze dla niektórych podmiotów gospodarczych, nawet jeśli są one duże. Ze względu na nieodwracalny, obiektywny i łatwy do określenia charakter poniesionej straty czasu, środek polegający na przyznaniu wszystkim pasażerom, których dotyczy niedogodność, natychmiastowego i zryczałtowanego odszkodowania pieniężnego wydaje się szczególnie odpowiedni. Ponadto obowiązek odszkodowania dotyczy wyłącznie dużych opóźnień a kwota odszkodowania może być jeszcze zmniejszona o, jeżeli opóźnienie wynosi mniej niż cztery godziny. Wreszcie nie przysługuje ono, jeżeli przewoźnik lotniczy jest 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. Ten

<sup>16</sup> Zob. wyrok TS UE z dnia 23 października 2012 r. C-581/10 Nelson, wyrok TS UE z dnia 26 lutego 2013 r. C-11/11 Air France.

<sup>17</sup> Publ. ZOTS i S 2012/10-1, [www.eur-Lex.europa.eu](http://www.eur-Lex.europa.eu)

ostatni poza tym może dochodzić odszkodowania od jakiejkolwiek osoby, w tym osoby trzeciej, która spowodowała opóźnienie”.

Powyższe oznacza więc, że pasażerowie w przypadkach dużego opóźnienia lotów wynoszącego co najmniej 3 godziny mają prawo do odszkodowania tak, jak w przypadku odwołania lotu<sup>18</sup>.

Warunkami nabycia uprawnień są uzasadnione powody przewoźnika by przewidywać, że lot będzie opóźniony w stosunku do planowanego startu:

- a) o dwie godziny lub więcej godzin w przypadku lotów do 1500 km, lub
- b) o trzy lub więcej godzin w przypadku wszystkich lotów wewnątrz-wspólnotowych dłuższych niż 1500 km i wszystkich innych lotów o długości pomiędzy 1500 a 3500 km, lub
- c) o cztery lub więcej godzin w przypadku wszystkich innych lotów niż określone wyżej w lit. a lub b,

wówczas pasażerowie otrzymują od obsługującego przewoźnika lotniczego:

- pomoc określoną w art. 9 ust. 1 lit. a i art. 9 ust. 2 rozporządzenia WE (zob. pkt 1.2.2.1. lit. ca, lit. d),

- 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 rozporządzenia WE (zob. pkt 1.2.2.1. lit. cb, cc) oraz

- gdy opóźnienie wynosi co najmniej pięć godzin, pomoc określoną w art. 8 ust. 1 lit. a rozporządzenia WE (zob. pkt 1.2.2.1. lit. ba).

### 2.2.5. Inne uprawnienia pasażerów

W określonych sytuacjach pasażer może być przez przewoźnika lotniczego umieszczony w klasie wyższej niż ta, na którą ten wykupił bilet. Wówczas pasażer nie może domagać się jakiegokolwiek zapłaty (art. 10 ust. 1 rozporządzenia WE). Natomiast w przypadku, gdy przewoźnik ten umieści pasażera w klasie niższej niż ta, na którą ten wykupił bilet, to w terminie siedmiu dni, przewoźnik zwraca pasażerowi:

- a) 30% ceny biletu w przypadku wszystkich lotów o długości do 1500 km lub

- b) 50% ceny biletu w przypadku wszystkich lotów wewnątrz-wspólnotowych dłuższych niż 1500 km, z wyjątkiem lotów pomiędzy europejskim terytorium Państw Członkowskich a francuskimi departamentami

<sup>18</sup> Co do wysokości odszkodowań w przypadku dużego opóźnienia lotów zob. zawiadomienie Komisji i Wytyczne pkt. c.4.4.6.–4.4.11.

zamorskimi, oraz w przypadku wszystkich innych lotów o długości od 1500 do 3500 km lub

c) 75% ceny biletu w przypadku wszystkich innych lotów niż lotu określone wyżej w lit. a lub b, w tym loty pomiędzy europejskim terytorium Państw Członkowskich a francuskimi departamentami zamorskimi.

Przepisy rozporządzenia WE nie ograniczają i nie naruszają praw pasażerów do dochodzenia dalszego odszkodowania. Wówczas odszkodowanie na podstawie rozporządzenia WE może zostać potrącone z takiego odszkodowania (art. 12 ust. 1 rozporządzenia WE). Ograniczenie, uchylenie się przewoźnika lotniczego od odpowiedzialności w stosunku do pasażerów nie jest dopuszczalne także w zawieranej umowie przewozu. Jeżeli mimo tego taka klauzula ograniczająca lub wyłączająca odpowiedzialność zostałaby zastosowana wobec pasażera, to jest ona uprawniony do podjęcia niezbędnych kroków przed sądami lub właściwymi organami w celu uzyskania odszkodowania uzupełniającego (art. 15 ust. 1 i 2 rozporządzenia WE).

### 3. TRYB OCHRONY PRAW PASAŻERÓW. CHARAKTER PRAWNY NALEŻNOŚCI

Zgodnie z art. 16 ust. 1 rozporządzenia WE, każde Państwo Członkowskie ma obowiązek wyznaczyć organ odpowiedzialny za wykonywanie postanowień rozporządzenia. Organ ten ma obowiązek podejmowania środków niezbędnych do zapewnienia przestrzegania praw pasażerów. Przepis art. 16 ust. 2 rozporządzenia WE przyznaje każdemu pasażerowi prawo wniesienia skargi na naruszenie przepisów rozporządzenia WE, które miało miejsce na jakimkolwiek lotnisku znajdującym się na terytorium Państwa Członkowskiego lub dotyczące jakiegokolwiek lotu z kraju trzeciego na lotnisko znajdujące się na tym terytorium. Państwa Członkowskie zostały zobowiązane do wprowadzenia sankcji za naruszenie przepisów rozporządzenia WE, które powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające (art. 16 ust. 3 rozporządzenia WE). Wykonaniem przepisu art. 16 ust. 1 i 2 rozporządzenia jest rozdział Xa wprowadzony do ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze<sup>19</sup> przez ustawę z dnia 28 lipca 2005 r. – o zmianie ustawy – Prawo lotnicze<sup>20</sup>. Kontrola przestrzegania przepisów rozporządzenia WE wynikające z ustawy – Prawo lotnicze oparta jest na dwóch trybach:

<sup>19</sup> Dz.U. z 2016 r. poz. 605 zwanej dalej u. Pr. l.

<sup>20</sup> Dz.U. z 2005 r. Nr 180, poz. 1490.

a) skargach pasażerów (art. 15 ust. 2 i art. 16 ust. 2 rozporządzenia WE i art. 205 a ust. 1 u. Pr. l.);

b) z urzędu (art. 14 ust. 1 rozporządzenia WE i art. 205a ust. 3 u. Pr. l.).

Tryb skargowy może być uruchomiony po uprzednim wyczerpaniu drogi postępowania reklamacyjnego, przy czym skargę można wnieść do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, a w zasadzie do wyspecjalizowanej komórki organizacyjnej tego Urzędu – Komisji Ochrony Praw Pasażerów w terminie 30 dni od dnia złożenia reklamacji u przewoźnika (art. 295b ust. 4 u. Pr. l.). Oznacza to, że skargę można złożyć dopiero po bezskutecznym upływie terminu reklamacji wskazanego w umowie przewozu lub jego regulaminie (mogą one określić termin krótszy niż 30 dni) albo gdy przewoźnik rozpatrzył ją negatywnie. W wyniku rozpoznania tej skargi Prezes Urzędu wydaje decyzję, w której stwierdza:

a) brak naruszenia prawa przez przewoźnika lotniczego;

b) naruszenie prawa przez przewoźnika lotniczego, określając zakres nieprawidłowości oraz nakładając karę o które mowa w art. 209b ust. 1 u. Pr. l., a w przypadku stwierdzenia naruszenia art. 7, art. 8 ust. 1 lit. a lub art. 10 ust. 2 rozporządzenia WE określa także obowiązek i termin jego usunięcia (art. 205b ust. 1 pkt 1 i 2 u. Pr. l.).

Z art. 205b ust. 5 u. Pr. l. wynika, że złożenie skargi stwarza stan domniemania prawnego iż przez przewoźnika lotniczego zostały naruszone przepisy rozporządzenia WE wskazane wyżej pod lit. b. Wynika to z faktu, że ciężar udowodnienia, iż uprawnienia pasażera nie zostały naruszone spoczywa na przewoźniku lotniczym.

W trybie postępowania z urzędu Prezes Urzędu kontroluje przestrzeganie przez przewoźników lotniczych obowiązku należytego informowania pasażerów o przysługujących im prawach.

Postępowanie przed Prezesem Urzędu tak, w trybie skargowym, jak i z urzędu jest postępowaniem administracyjnym, do którego w sprawach nieuregulowanych w ustawie – Prawo lotnicze stosuje się przepisy k.p.a. Natomiast do egzekucji należności stwierdzonych w decyzji Prezesa Urzędu o których mowa w art. 205 ust. 1 pkt 2 u. Pr. l. stosuje się przepisy k.p.c. Wskazane decyzje odnoszą się do stwierdzenia naruszenia następujących przepisów prawa:

– art. 7 rozporządzenia WE – określającego wysokość odszkodowania wynikającą wprost z tego przepisu;

– art. 8 ust. 1 lit. a rozporządzenia WE – określającego wysokość należności poniesionej za bilet po cenie zakupu, a więc przez wskazanie podstaw do ustalenia tego odszkodowania (zob. art. 536 § 1 k.c.);

– art. 10 ust. 2 rozporządzenia WE – określającego wysokość odszkodowania jako procent ceny biletu wykupionego przez pasażera.

Z uregulowań zawartych w art. 205a i art. 205b u. Pr. I. w zw. z art. 7, art. 8, art. 9 rozporządzenia WE należy wnosić, że w istocie Prezes Urzędu nie określa wysokości odszkodowania skoro jego wysokość w zakresie określonym w art. 4 ust. 3 w zw. z art. 7 rozporządzenia WE wynika z przepisu prawa. Nie określa także wysokości należności w przypadkach wskazanych w art. 4 ust. 3 w zw. z art. 8 i art. 9 rozporządzenia, czy w art. 5 ust. 1 lit. a, b, c w zw. z art. 8, art. 9 ust. 1 lit. a i ust. 2 w zw. z art. 9 ust. 1 lit. b i c oraz art. 7 rozporządzenia WE, czy art. 6 ust. 1 tiret pierwszy, drugi i trzeci w zw. z art. 9 ust. 1 lit. a, b i c i ust. 2 rozporządzenia WE. Może się przecież tak zdarzyć, że pomimo kategoriycznego brzmienia art. 4 ust. 3 (udziela pomocy), art. 5 ust. 1 lit. a i b (otrzymują), art. 6 ust. 1 in fine (otrzymują) rozporządzenia WE przewoźnik lotniczy nie udzieli wbrew obowiązkom tych świadczeń w naturze. Jak się wydaje pasażer będzie musiał pokryć ich wartość z własnych funduszy, wystąpić z reklamacją, ewentualnie ze skargą do Prezesa Urzędu. Wydana decyzja administracyjna, w tym zakresie tylko stwierdzi fakt naruszenia przepisów rozporządzenia (art. 205b ust. 1 pkt 2 in principio u. Pr. I.) i może ona być wykonana w trybie egzekucji uregulowanej w k.p.c. (art. 205b ust. 6 u. Pr. I.). Wysokość tych poniesionych kosztów w tym zakresie pasażer musi wykazać w postępowaniu administracyjnym (art. 7, art. 77 § 1 i art. 80 k.p.a.), każdym dopuszczalnym dowodem. Zatem dowody poniesienia kosztów pomocy, o których mowa w art. 8 i 9 rozporządzenia WE pasażer także powinien załączyć do skargi (art. 205b ust. 3 u. Pr. I. – wlicza załączniki tylko przykładowo).

W piśmiennictwie<sup>21</sup>, jak również w orzecznictwie<sup>22</sup> istnieją kontrowersje co do drogi dochodzenia roszczeń odszkodowawczych na podstawie art. 205b ust. 1 u. Pr. I. i przepisów rozporządzenia WE. Sądy administracyjne przyjmują, że droga administracyjna przed Prezesem Urzędu i następnie postępowanie sądownoadministracyjne ma tu zastosowanie wyłączne mimo, że roszczenie ma charakter cywilnoprawny<sup>23</sup>. Natomiast Sąd Najwyższy

<sup>21</sup> Zob. A. Konert, [w:], M. Żylicz (red.), M. A. Berezowski, W. Dzieńkiewicz, Z. Gallicki, E. Jasiuk, A. Kaczyńska, P. Kasprzyk, A. Konert, A. Kunert-Diallo, K. Marut, K. Myszone-Kostrzewa, J. Walulik, A. Woźniak, *Prawo Lotnicze, Komentarz*, Warszawa 2016, Lex/el. – Komentarz do art. 205a pkt 3.

<sup>22</sup> Zob. wyrok WSA w Warszawie z dnia 3 października 2007 r. VI SA/Wa 891/07 Lex nr 395313, wyrok WSA w Warszawie z dnia 9 lipca 2013 r. VII SA/Wa 535/13 Lex nr 1352719, wyrok SN z dnia 7 lutego 2014r. III CZP 113/13, OSNC 2014, nr 11, poz. 114.

<sup>23</sup> Zob. (wyjątek), wyrok NSA z dnia 5 listopada 2015 r. I OSK 727/14 Lex nr 2094064.

przyjmuje, że cywilnoprawny charakter roszczenia z art. 7 ust. 1 rozporządzenia WE nakazuje przyjąć, że jest to sprawa cywilna, która podlega rozpoznaniu także na drodze sądowej. Jego zdaniem takie współistnienie dwóch nurtów ochrony praw pasażerów jest korzystne zarówno dla pasażerów, którzy mogą korzystać z bezpłatnej procedury przed Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego, jak i dla firm odszkodowawczych uzyskujących dodatkowy przychód w postaci kosztów procesu, gdy wybierają drogę sądową<sup>24</sup>. Z poglądem tym nie można się zgodzić gdyż po pierwsze odszkodowanie, o którym mowa w art. 7 rozporządzenia WE, nie mówiąc już o należnościach z art. 8 i 9 tego rozporządzenia, nie jest jak pisze trafnie A. Konert<sup>25</sup>, odszkodowaniem w cywilnoprawnym tego słowa znaczeniu z uwagi na brak szkody, a po drugie sugerowana przez SN droga sądowa nie jest korzystna dla pasażerów, a po trzecie jest sprzeczna z celami rozporządzenia WE, które w pkt 22 preambuły i art. 16 ust. 2 rozporządzenia zobowiązało Państwa Członkowskie do wskazania organu właściwego, odpowiedzialnego za stosowanie jego przepisów. Przepisy te nie używają określeń właściwych organów w liczbie mnogiej. Tworzenie dwoistej drogi dochodzenia roszczeń narusza i to rażąco art. 205b ust. 1 pkt 1 i 2 u. Pr. l. i w dodatku prowadzi do dezorientacji pasażerów. Okoliczność, że egzekucja tych należności podlega przepisom k.p.c. jest nic nie znaczącym argumentem, skoro egzekucji tego rodzaju podlegają także i inne należności o charakterze administracyjnym<sup>26</sup>.

Jeżeli posługiwać się nomenklaturą z przepisów rozporządzenia WE i charakterem należności to należałoby, charakter należności objętych przepisami tego rozporządzenia określić w sposób następujący:

a) należności z art. 7 ust. 1–4 są odszkodowaniem a szkoda polegałoby na stracie czasu, utracie ewentualnych, spodziewanych korzyści (art. 774 w zw. z art. 471 i art. 361 § 2 k.c.),

b) należności z art. 10 ust. 2 lit. a–c są też odszkodowaniem albowiem pasażer poniósł szkodę z powodu nienależnego wykonania umowy przez przewoźnika (art. 774 w zw. z art. 471 k.c.),

c) zwrot należności z art. 8 ust. 1–3 jest też rodzajem zryczałtowanego odszkodowania z powodu nienależytego wykonania zobowiązania (art. 774 w zw. z art. 471 k.c.),

<sup>24</sup> Zob. wyrok SN z dnia 7 lutego 2014 r. III CZP 113/13, OSNC 2014, nr 11, poz. 114; A. Kunert-Diallo, *Kolizje praw i jurysdykcji rozstrzygane na korzyść konsumentów usług przewozu lotniczego na przykładzie wybranych orzeczeń*, Palestra 2014, nr 11–12, s. 58–60.

<sup>25</sup> A. Konert, [w:] M. Żylicz (red.) i in., *op. cit.* Komentarz Lex/el do art. 205a pkt 1.

<sup>26</sup> Zob. postanowienie SN z dnia 7 września 1977 r. IV PZ 41/77 Lex nr 1671982.



d) prawo do opieki (art. 9 ust. 1–3) to rodzaj świadczeń w naturze ale o charakterze odszkodowawczym w sensie szerokim (art. 774 w zw. z art. 471 k.c.).

Zatem, mimo że przepisy rozporządzenia odszkodowaniem nazywają tylko świadczenia określone w art. 7 rozporządzenia WE, to w istocie wszystkie te należności są odszkodowaniem sensu largo obejmującym nie tylko szkodę (uszczerbek) majątkowy, a i niemajątkowy. Wprawdzie zgodnie z przepisami art. 471, art. 361 § 1 i 2 k.c. odpowiedzialność kontraktowa obejmuje tylko szkodę majątkową, to przecież pogląd ten nie jest już w pełni akceptowany tak w piśmiennictwie<sup>27</sup>, jak i orzecznictwie<sup>28</sup> przyjmuje się, że zachowania kontrahenta umowy narażające uprawnionego na dodatkowy wysiłek, poważne cierpienie, albo niedogodności są objęte czynem niedozwolonym, a to oznacza że w przypadku, gdy wynikają one jako następstwo niewykonania lub nienależytego wykonania umowy, to dłużnikowi należy postawić zarzut niewykonania lub nienależytego wykonania umowy a jego zachowanie za sprzeczne z zasadami współżycia społecznego (art. 5 k.c.). W publikacjach wskazanych w powyższych przypisach stwierdza się, że „zawód z tytułu nieuzyskanej, a spodziewanej przyjemności, wypoczynku, miłego spędzenia czasu, jakie miały z założenia wynikać z należytego wykonania umowy pozostaje nie tylko w sferze moralnej (wrażeń, uczuć) ale ma też wartość majątkową<sup>29</sup>. W tej kwestii nie brak też poglądów przeciwnych<sup>30</sup>. Poglądy te wyrażone zostały wprawdzie na gruncie umów o świadczenie usług medycznych, czy turystycznych to, jak się wydaje należy je przetransponować także na grunt usług o przewóz lotniczy.

<sup>27</sup> Zob. M. Boszko, glosy częściowo krytyczne do wyroku ETS z dnia 12 marca 2002 r. C-168/00 Transformacje Prawa Prywatnego 2007, nr 1, s. 29–62 oraz W.H. Rotha publ. Common Market Law Review 2003, nr 4, s. 937–951, glosa aprobująca M. Adamczak-Retecka, GSP- Przeg. Orzecz. 2005, nr 1–2, s. 243–250; P. Cybula, *Usługi turystyczne*, [w:] *Europejskie Prawo Konsumenckie a prawo polskie*, Kraków 2005, s. 321; T. Koncewicz, *Zmarnowany urlop podstawą odszkodowania*, „Rzeczpospolita” PCD 2002/6/25.

<sup>28</sup> Zob. np. wyrok SN z dnia 17 grudnia 2004 r. II CK 300/04 Lex nr 146416; wyrok SN z dnia 9 sierpnia 2005 r. IV CK 69/05 Lex nr 371781; wyrok ETS z dnia 12 marca 2002 r. C-168/00 Lex nr 112079.

<sup>29</sup> Zob. też uchwała SN z dnia 19 listopada 2010 r. III CZP 79/10, OSP 2012, nr 1, poz. 2 z glosami aprobującymi K. Kryli PS 2011, nr 9, s. 137–145; I. Gospodarka OSP 2012, nr 1, poz. 2; częściowo krytyczną M. Łolika EPS 2011, nr 9, s. 45–47.

<sup>30</sup> Zob. M. Safian, *Naprawienie krzywdy niemajątkowej w ramach odpowiedzialności ex contractu*, [w:] *Odpowiedzialność cywilna*, Kraków 2004, s. 262–263; W. Popiołek, [w:] K. Pietrzykowski (red.) – praca zbiorowa. Komentarz do art. 450–1088, t. 2, Warszawa 2011, s. 47–48.

Z charakterem odszkodowań, o których mowa w przepisach rozporządzenia WE wiąże się także zagadnienie ich przedawnienia. Przepisy rozporządzenia WE zagadnienia tego nie regulują. To dało asumpt do przyjęcia poglądu<sup>31</sup>, że roszczenia z rozporządzenia WE nie ulegają przedawnieniu. Natomiast w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej<sup>32</sup> nawiązywano w tym zakresie do rozwiązań obowiązujących w Konwencji Montrealskiej przewidującej w art. 35 ust. 1 dwuletni termin przedawnienia. Pogląd ten został w wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 22 listopada 2012 r. C-139/11 J. Cuadrench More zweryfikowany. Trybunał wyraził w nim następujący pogląd.

Rozporządzenie nr 261/2004 ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, należy interpretować w ten sposób, że termin na wytoczenie powództwa o odszkodowanie, o którym mowa w art. 5 i 7 tego rozporządzenia, jest ustalany zgodnie z przepisami każdego państwa członkowskiego w dziedzinie przedawnienia roszczeń. W istocie, ponieważ wspomniane rozporządzenie nie zawiera jakichkolwiek postanowień w tej dziedzinie i w braku uregulowania prawa Unii w tym zakresie, do wewnętrznego porządku prawnego każdego państwa 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. Na stwierdzenie to nie ma wpływu okoliczność, że art. 29 1 Konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 r. i art. 35 sporządzonej w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r. Konwencji o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, ustanawiają dwuletni okres przedawnienia na wytoczenie powództwa o ustalenie odpowiedzialności z tytułu praw przyznanych na mocy tych konwencji. Przewidziany w art. 5 i 7 rozporządzenia nr 261/2004 środek w postaci odszkodowania znajduje się bowiem poza zakresem stosowania tych konwencji. W związku z tym ustalona tam zasada przedawnienia nie może być uznana za mającą zastosowanie do roszczeń dochodzonych w szczególności z tytułu art. 5 i 7 tego rozporządzenia<sup>33</sup>.

Pogląd ten oznaczałby, że jak pisze A. Konert<sup>34</sup>, iż bieg tego terminu byłby różny dla pasażerów różnych krajów. Gdyby przyjąć rozwiązanie

<sup>31</sup> Zob. wyrok WSA w Warszawie z dnia 22 maja 2014 r. VII SA/Wa 2412/13 Lex nr 1564821; Od wyroku tego została wniesiona skarga kasacyjna lecz Naczelny Sąd Administracyjny wyrokiem z dnia 15 lipca 2016 r. I OSK 2509/14 niepubl. – ją oddalił.

<sup>32</sup> Zob. wyrok TS z dnia 10 stycznia 2006 r. C-344/04, publ. ZOTSiS 2006/1A-/I-403, ECR 2006/1-A/I-403.

<sup>33</sup> Publ. ZOTSiS 2012/11-/I-www.eur-lex.europa.eu.

<sup>34</sup> Zob. A. Konert, [w:] M. Żylicz (red.) Komentarz, *op. cit.* Lex/el art. 205b pkt 10.

polskie to z art. 778 k.c. w zw. z art. 118 k.c. wynikałby tu termin 1 roku. Rozwiązanie to nie byłoby dla polskich pasażerów korzystne.

#### 4. ODSZKODOWANIE Z ROZPORZĄDZENIA WE A OBOWIĄZEK PODATKOWY W PODATKU DOCHODOWYM OD OSÓB FIZYCZNYCH

##### 4.1. Uwagi ogólne o przychodach

Jest kwestią zasadniczą, że bez rozstrzygnięcia zagadnienia charakteru świadczeń, jakie przysługują pasażerom na podstawie przepisów rozporządzenia WE nie można byłoby w prawidłowy sposób zakwalifikować tychże do poszczególnego źródła przychodu w podatku dochodowym od osób fizycznych. Ustawa z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych<sup>35</sup> w art. 10 ust. 1 pkt 1–9 wskazuje źródła przychodów podlegających temu podatkowi. Ze wskazanych tam źródeł przychodów wchodzi w grę tylko tzw. inne źródła z art. 10 ust. 1 pkt 9 u.p.d.o.f. Przepis ten wskazuje, że przychodami są takie, których nie da się jednoznacznie zakwalifikować do źródeł wskazanych w art. 10 ust. 1 pkt 1–8 u.p.d.o.f., oczywiście tylko wówczas gdy stanowią one przychód w rozumieniu tej ustawy. Zgodnie zaś z art. 11 ust. 1 u.p.d.o.f. „przychodami z zastrzeżeniem art. 14–15, art. 17 ust. 1 pkt 6, 9 i 10 w zakresie realizacji praw wynikających z pochodnych instrumentów finansowych; art. 19, art. 25b i art. 30f, są otrzymane lub postawione do dyspozycji podatnika w roku kalendarzowym pieniądze i wartości pieniężne oraz wartości otrzymanych świadczeń w naturze i innych nieodpłatnych świadczeń”. Oznacza to, że przychód z innych źródeł powstaje w momencie otrzymania lub postawienia do dyspozycji podatnika określonego świadczenia. W końcu przytoczyć trzeba jeszcze art. 9 ust. 1 u.p.d.o.f. wedle którego „opodatkowaniu podatkiem dochodowym podlegają wszelkiego rodzaju dochody, z wyjątkiem dochodów wymienionych w art. 21, 52, 52a, 52c oraz dochodów od których na podstawie ordynacji podatkowej zaniechano poboru podatku”. Oznacza to, że każdy dochód osiągnięty przez osobę fizyczną podlega opodatkowaniu i jest to reguła wynikająca z konstytucyjnej zasady powszechności opodatkowania (art. 84 Konstytucji R.P.).

<sup>35</sup> Dz.U. z 2016, poz. 2032 z późn. zm. – zwana dalej u.p.d.o.f.

## 4.2. Odszkodowanie z rozporządzenia WE a opodatkowanie tego przychodu

W świetle powyższych rozważań nie powinno budzić wątpliwości, że wskazane wyżej świadczenia określone w art. 7 ust. 1–3, art. 8 ust. 1–3, art. 9 ust. 1–3, art. 10 ust. 2 rozporządzenia WE są przychodami. Nie zmienia tego poglądu to, że w przypadku należności określonych w art. 8 ust. 1 lit. a, b, c rozporządzenia WE stanowią one mogą (o ile pasażer tak wybierze) zwrot pełnego kosztu biletu w cenie zakupu. Nie jest on bowiem dokonywany w ramach dobrowolnej rezygnacji z lotu przed jego planowanym terminem lecz rekompensatą związaną z opóźnieniem lotu lub jego odwołaniem. Zwrot ten następuje więc z innego tytułu prawnego i jak wcześniej stwierdzono jest to forma odszkodowania. Natomiast jak się wydaje zmiana planu podróży, o której mowa w art. 8 ust. 1 lit. b i c rozporządzenia WE jest obojętna podatkowo i nie można jej uznać jako świadczenie nieodpłatne. Jest to także forma odszkodowania. Rozważenia wymaga też otrzymanie przez pasażerów tzw. prawa do opieki (bezpłatne posiłki, bezpłatne zakwaterowanie, bezpłatne rozmowy telefoniczne, dalekopisowe, faksowe lub meilowe), o których mowa w art. 9 ust. 1 i 2 rozporządzenia WE. Z pozoru można by powiedzieć, że jest to forma świadczeń w naturze, ale uwzględniając to, że nie mają one samodzielnego bytu ale występują jako świadczenia uboczne w przypadku odwołania lotu (art. 5 ust. 1 lit. a–c), czy odmowy przyjęcia na pokład (art. 4 ust. 3) oprócz odszkodowania z art. 7 ust. 1 (zob. art. 4 ust. 3 i art. 5 ust. 1 lit. c rozporządzenia WE) i mają charakter odszkodowawczy przyjąć należy, że nie są to świadczenia w naturze, jako forma nieodpłatnego świadczenia, o którym mowa w art. 11 ust. 1 u.p.d.o.f. Nie można też przyjąć, że są to nieodpłatne świadczenia o wartości pieniężnej. W orzecznictwie sądów administracyjnych przyjmuje się, że „pojęcie nieodpłatnego świadczenia ma na gruncie art. 12 ust. 1 pkt 2 u.p.d.o.p. szerszy zakres niż w prawie cywilnym. Obejmuje bowiem ono wszystkie zjawiska gospodarcze i zdarzenia prawne, których następstwem jest uzyskanie korzyści kosztem innego podmiotu, lub te wszystkie zdarzenia prawne i gospodarcze w działalności osób prawnych, których skutkiem jest nieodpłatne, to jest niezwiązane z kosztami lub inną formą ekwiwalentu, przysporzenie majątku tej osobie, mające konkretny wymiar finansowy”<sup>36</sup>. Został on wprowadzony wyrażony na gruncie przepisów

<sup>36</sup> Zob. np. uchwała 7 sędziów NSA z dnia 18 listopada 2002 r. FPS 9/02, ONSA 2003, nr 2, poz. 47; uchwała 7 sędziów NSA z dnia 16 października 2006 r. II FPS 1/06, ONSA i WSA 2006, nr 6, poz. 153.

ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych ale określenie to jest identyczne na gruncie ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych (art. 11 ust. 1 u.p.d.o.f.). Widać wyraźnie, że omawiane świadczenia zwane prawem do pomocy jako forma, konsekwencja zawarcia umowy przez wykupienie biletu nie są świadczeniami nieodpłatnymi w rozumieniu tej definicji.

Jako przychód co oczywiste należy potraktować odszkodowania, o których mowa w art. 7 ust. 1–3 i art. 10 ust. 2 lit. a–c rozporządzenia WE są to bowiem świadczenia wypłacone w gotówce, elektronicznym przelewem bankowym, przekazem bankowym, czekiem bankowym albo w bonach podróży lub w formie innych usług (te dwie ostatnie formy w przypadku gdy pasażer je wybierze i złoży oświadczenie na piśmie) (art. 7 ust. 3 rozporządzenia WE).

#### 4.3. Odszkodowanie z rozporządzenia WE a zwolnienie podatkowe

Z art. 9 ust. 1 u.p.d.o.f. wynika, że opodatkowaniu podatkiem dochodowym podlegają wszelkiego rodzaju dochody, z wyjątkiem m. in. wymienionych w art. 21 u.p.d.o.f. Z art. 21 ust. 1 pkt 3 u.p.d.o.f. wynika, że:

1. Wolne od podatku dochodowego są: (...)

3) otrzymane odszkodowania lub zadośćuczynienia, jeżeli ich wysokość lub zasady ustalania wynikają wprost z przepisów odrębnych ustaw lub przepisów wykonawczych wydanych na podstawie tych ustaw, oraz otrzymane odszkodowania lub zadośćuczynienia, jeżeli ich wysokość lub zasady ustalania wynikają wprost z postanowień układów zbiorowych pracy, innych opartych na ustawie porozumień zbiorowych, regulaminów lub statutów, o których mowa w art. 9 § 1 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz.U. z 1998, Nr 21, poz. 94, z późn. zm.), z wyjątkiem:

- a) określonych w prawie pracy odpraw i odszkodowań z tytułu skrócenia okresu wypowiedzenia umowy o pracę,
  - b) odpraw pieniężnych wypłacanych na podstawie przepisów o szczególnych zasadach rozwiązywania z pracownikami stosunków pracy z przyczyn niedotyczących pracowników,
  - c) odpraw i odszkodowań z tytułu skrócenia okresu wypowiedzenia funkcjonariuszom pozostającym w stosunku służbowym,
  - d) odszkodowań przyznanych na podstawie przepisów o zakazie konkurencji,
  - e) odszkodowań za szkody dotyczące składników majątku związanych z prowadzoną działalnością gospodarczą,
  - f) odszkodowań za szkody dotyczące składników majątku związanych z prowadzeniem działów specjalnych produkcji rolnej, z których dochody są opodatkowane według skali, o której mowa w art. 27 ust. 1, lub na zasadach, o których mowa w art. 30c,
  - g) odszkodowań wynikających z zawartych umów lub ugód innych niż ugody sądowe;
- 3a) odszkodowania lub zadośćuczynienia otrzymane na podstawie przepisów o uznaniu za nieważne orzeczeń wydanych wobec osób represjonowanych za działalność na rzecz niepodległego bytu państwa polskiego.

Z przepis tego wynika, że mogą tu wchodzić w rachubę jako dające podstawę do zwolnienia podatkowego „otrzymane odszkodowania lub zadośćuczynienia, jeżeli ich wysokość lub zasady ustalania wynikają wprost z przepisów odrębnych ustaw lub przepisów wykonawczych wydanych na podstawie tych ustaw, oraz otrzymane odszkodowania lub zadośćuczynienia, jeżeli ich wysokość lub zasady ustalania wynikają wprost z postanowień układów zbiorowych pracy, innych opartych na ustawie porozumień zbiorowych, regulaminów lub stosunków, o których mowa w art. 9 § 1 Kodeksu pracy z wyjątkiem (...). Wyjątki te pominięto albowiem nie wchodzi one tu w grę także gdy chodzi o wyjątek określony pod lit. g (odszkodowań wynikających z umów lub ugód innych niż ugody sądowe), gdyż tu chodzi o umowy dotyczące wysokości odszkodowań, a nie umowy, z których to niewykonania lub nienależytego wykonania odszkodowanie przysługuje.

Rzecz w tym, że przepisy art. 7 ust. 1 lit. a–c, ust. 2, art. 8 ust. 1, art. 9 ust. 1, art. 10 ust. 2 rozporządzenia WE albo wprost określają wysokość jego odszkodowania jak to jest w art. 7 ust. 1 albo wskazują zasady ustalania wysokości odszkodowania jak to dzieje się w pozostałych przypadkach. Natomiast co nie budzi wątpliwości, rozporządzenie WE ustawą w rozumieniu art. 84, art. 217, a w szczególności w rozumieniu art. 87 ust. 1 Konstytucji R.P. nie jest.

#### 4.4. Rozporządzenie WE jako ustawa w rozumieniu art. 21 ust. 1 pkt 3 u.p.d.o.f.

Zgodnie z art. 288 akapit drugi Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej<sup>37</sup> „rozporządzenie ma zasięg ogólny. Wiąże ono w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich”. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej zauważył<sup>38</sup>, że jest to akt normatywny którego charakter prawny jako aktu pochodzącego do parlamentu i rady powinien mieć charakter ogólny i nie może zawierać postanowień odnoszących się do indywidualnych osób. Jest to „akt, który spośród aktów wymienionych w tym samym art. 288 TFUE w najlepszy sposób konkretyzuje przeniesienie kompetencji państw członkowskich na instytucje Unii Europejskiej – przy uwzględnieniu faktu, że mocą rozporządzenia normy przez

<sup>37</sup> Dz.U. z 2004 r. Nr 90, poz. 864/2 z późn. zm. – zwany dalej TFUE.

<sup>38</sup> Zob. orzeczenie ETS z dnia 14 grudnia 1962 r. w sprawach połączonych C-16/62 i C-17/62; orzeczenie ETS z dnia 5 maja 1977 r. w sprawie C-100/76; orzeczenie ETS z dnia 20 marca 1959r. w sprawie C-18/57 Lex nr 139973.

nie przyjęte zastępują w całości – w dziedzinach przez to rozporządzenie regulowanych – odpowiednie normy krajowe. Ponadto od chwili, gdy Unia wydaje rozporządzenie – w tej dziedzinie – państwa członkowskie są zobowiązane do powstrzymania się od przyjmowania wszelkich środków, które przewidywałyby wyjątki od tych rozporządzeń lub osłabiałyby ich skuteczność<sup>39</sup>. „Rozporządzenie wiąże w całości co oznacza, że państwo członkowskie nie może zastosować go w sposób niepełny lub selektywny<sup>40</sup>, ale musi się ono podporządkować mu w sposób ścisły, ponieważ akt tego rodzaju nie pozostawia swym odbiorcom (w przeciwieństwie do dyrektyw) żadnego marginesu uznania, jak wykonywać swoje normy<sup>41</sup>. Istotną cechą rozporządzeń jest ich bezpośrednie stosowanie we wszystkich państwach członkowskich, co oznacza że wejście w życie rozporządzenia i jego stosowanie w odniesieniu do jednostek podlegających prawu nie wymagają żadnego aktu przyjęcia ich do prawa krajowego<sup>42</sup>. Powyższe cechy rozporządzeń powodują, że są one ze względu na swój charakter prawny najbardziej porównywalne z ustawami krajowymi<sup>43</sup>. To oznacza, że rozporządzenie unijne, jak i ustawa krajowa są aktami prawnymi, które należy traktować jako wyrazy woli suwerena w ustroju demokracji przedstawicielskiej. Określenie konstytucyjne o wyłączności ustawy oznacza, że nie tylko ustawy krajowe ale i rozporządzenia unijne mogą nadawać jak i ograniczać prawa i obowiązki jednostek, jak i ograniczać je w korzystaniu z praw i wolności<sup>44</sup>. Najbardziej jest to widoczne w tych dziedzinach, w których Unia Europejska ma kompetencje wyłączne. Zgodnie z art. 3 ust. 1 TFUE „Unia ma wyłącznie kompetencje w następujących dziedzinach: a) unia celna; b) ustanowienie reguł konkurencji niezbędnych do funkcjonowania rynku

<sup>39</sup> R. Adam, [w:] R. Adam, M. Safjan, A. Tizzano, *Zarys Prawa Unii Europejskiej*, Warszawa 2014, s. 136; orzeczenie ETS z dnia 2 lutego 1977 r. w sprawie C-50/76 Amsterdam Bulb BV v. Produktschap voor Siergewassen, 00137.

<sup>40</sup> Zob. orzeczenie ETS z dnia 7 lutego 1979 r. w sprawie C-128/70 Komisja Wspólnot Europejskich v. Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Płn., 00419.

<sup>41</sup> R. Adam, [w:] R. Adam, M. Safjan, A. Tizzano, *op. cit.*, s. 137.

<sup>42</sup> Zob. orzeczenie ETS z dnia 10 października 1973 r. w sprawie C-34/73 Fratelli Vaviola Sp. A. v. Administration de finances italienne, 00981, Lex nr 138607, ECR 1973 nr 7, poz. 981.

<sup>43</sup> Zob. M. Herdegen, *Prawo europejskie*, Warszawa 2006, s. 129.

<sup>44</sup> Zob. S. Biernat, [w:] M. Baran, S. Biernat, S. Dudzik, B. Iwońska, I. Kawka, Z. Kmiecik, A. Krawczyk, D. Miąsik, M. Niedźwiedź, N. Półtorak, A. Skóra, A. Wróbel, *Europeizacja prawa administracyjnego*, t. 3 (red.) R. Hauser, Z. Niewiadomski, A. Wróbel, *System Prawa Administracyjnego*, Warszawa 2014, s. 571; N. Półtorak, *Ochrona uprawnień wynikających z prawa Unii Europejskiej w postępowaniach krajowych*, Warszawa 2011, s. 28–32.

wewnętrznego; c) polityka pieniężna w odniesieniu do Państw Członkowskich, których walutą jest euro; d) zachowanie morskich zasobów biologicznych w ramach wspólnej polityki rybołówstwa; e) wspólna polityka handlowa”. Stosownie zaś do art. 2 ust. 1 TFUE „jeżeli Traktaty przyznają Unii wyłączną kompetencję w określonej dziedzinie, jedynie Unia może stanowić prawo oraz przyjmować akty prawne wiążące, natomiast Państwa Członkowskie mogą to czynić wyłącznie z upoważnienia Unii lub w celu wykonania aktów Unii”. Jest charakterystyczne, że transport początkowo traktowany był przez Komisję Europejską jako element kompetencji wyłącznych Unii Europejskiej, a aktualnie traktowany jest jako obszar objęty kompetencjami dzielonymi (art. 4 TFUE). Zauważyć tu jeszcze należy, że do art. 55 ust. 2 Konstytucji R.P. wprowadzono określenie „ustawa wykonująca akt prawa stanowionego przez organizację międzynarodową”. Ustawy krajowe nie są aktami wykonawczymi wobec prawa unijnego w sensie formalnym (art. 92 Konstytucji R.P.), jak rozporządzenia wobec ustaw. „Prawo unijne jednak w sensie bezpośrednim lub pośrednim przesądza potrzebę lub obowiązek wydania, przez właściwy organ państwa członkowskiego, aktu prawnego wprowadzającego normy prawa unijnego do prawa krajowego i wyznacza treść takiego aktu”<sup>45</sup>. „Prawo unijne wpływa w różny sposób na działalność ustawodawczą, w zależności od wcześniejszego stanu prawa polskiego. Po pierwsze, z prawa unijnego może wynikać obowiązek wydania ustaw w dziedzinach, które wcześniej nie były normowane w prawie krajowym. Po drugie, omawiany wpływ może polegać na konieczności wprowadzenia zmian do wcześniej obowiązujących ustaw w celu ich dostosowania do wymagań prawa unijnego”<sup>46</sup>. W dziedzinach unormowanych rozporządzeniami unijnymi organy prawodawcze państw członkowskich są zobowiązane do uchylenia wcześniejszych krajowych przepisów prawnych niezgodnych z rozporządzeniami i powstrzymania się od ustanowienia takich przepisów w przyszłości. Obowiązki te wynikają z zasady lojalizmu państw członkowskich wobec Unii Europejskiej<sup>47</sup>. Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej określił szereg celów jakie powinny być realizowane przez prawo unijne i prawo krajowe, co wiąże się z jednolitym rynkiem i czterema wolnościami: swobodą przepływu towa-

<sup>45</sup> Zob. K. Wojtynek, *Wpływ traktatu z Lizbony na ustrój Polski*, „Przegląd Sejmowy”, 2010, nr 4, s. 28.

<sup>46</sup> S. Biernat, *op. cit.*, s. 574.

<sup>47</sup> Zob. S. Biernat, [w:] *Prawo Unii Europejskiej Zagadnienia systemowe. Prawo materialne i polityczne*, (red.) J. Borcza, Warszawa 2006, s. 189.



rów i usług, usług, osób, kapitału i wolną konkurencją. Zasada zakazująca dyskryminacji towarów, usług, pracowników, przedsiębiorstw i kapitału ma daleko idące konsekwencje w sferze rozwiązań podatkowoprawnych i oznacza ważny czynnik harmonizacji ustawodawstw. Harmonizacja ustawodawstw objęła także przepisy podatkowe. Art. 90–93 TFUE dotyczą podatków pośrednich. Nie odnoszą się one jednak do podatków bezpośrednich albowiem te stwarzają mniejsze zagrożenie dla funkcjonowania wspólnego systemu, niż różnice w ustawodawstwach państw członkowskich w zakresie podatków pośrednich<sup>48</sup>. Nie oznacza to jednak, że nie są wydawane akty prawne częściowo harmonizujące podatki bezpośrednie<sup>49</sup>.

Uwzględniając zatem powyższe rozważania wskazujące na istotne podobieństwa zachodzące między rozporządzeniem unijnym i ustawą krajową, sposób ich stanowienia, zakres regulacji, charakter prawny i ranga tych aktów należy stwierdzić, że na gruncie art. 21 ust. 1 pkt 3 u.p.d.o.f. określenie ustawa odnieść należy także do rozporządzenia WE, które jak wskazano albo wprost określa wysokość odszkodowania albo wskazuje zasady jego ustalenia. W tym rozumieniu utwierdza też to, że wśród wyłączeń zawartych w powołanym przepisie, mimo wielu lat obowiązywania rozporządzenia WE i wielu nowelizacji ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawodawca nie wprowadził wyłączenia obejmującego odszkodowania należne pasażerom przewoźników lotniczych wynikające z rozporządzenia WE. Tym samym wszystkie odszkodowania należne pasażerom od przewoźników lotniczych na podstawie art. 7 ust. 1–3, art. 8 ust. 1, art. 9 ust. 1 i 2, art. 10 ust. 2 rozporządzenia WE mieszczą się w zakresie zwolnienia podatkowego, o którym mowa w art. 21 ust. 1 pkt 3 u.p.d.o.f.

Zasada ta nie dotyczy odszkodowań z tytułu odwołanych czy opóźnionych lotów, wypłaconych pasażerom przez stosowne instytucje państw trzecich, w których nie stosuje się przepisów rozporządzenia WE.

## 5. PODSUMOWANIE

Rozporządzenie (WE) Nr 261/2004 nakazuje przewoźnikom wypłacić, bądź zapewnić pasażerom w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo w przypadku odwołania bądź znaczonego opóźnienia lotu określone

<sup>48</sup> W. Nykiel, *Podstawowe cechy i zakres prawa podatkowego Unii Europejskiej*, [w:] *Europejskie prawo podatkowe (wybór opracowań)*, Łódź 2004, s. 10.

<sup>49</sup> *Ibidem*, s. 14–16.

świadczenia bądź to w pieniądzu (odszkodowanie), bądź w naturze. Świadczenia te mimo tego, że tylko niektóre z nich (art. 7 ust. 1–3 rozporządzenia (WE) zwane są odszkodowaniem, wszystkie mają odszkodowawczy charakter mimo tego, że wprost i bezpośrednio nie rekompensują szkody majątkowej. Przepisy rozporządzenia (WE) należy z uwagi na ich charakter, sposób uchwalania, związania, obowiązek bezpośredniego stosowania we wszystkich Państwach Członkowskich Unii Europejskiej traktować w krajowym porządku prawnym na równi z ustawami co oznacza, że odszkodowania przewidziane w przepisach rozporządzenia (WE) 261/2004, przewidujące określoną wysokość lub zasady ustalania tej wysokości podlegają zwolnieniu od podatku dochodowego od osób fizycznych na podstawie art. 21 ust.1 pkt 3 u.p.d.o.f.

## SUMMARY

### RIGHTS OF PASSENGERS IN THE EVENT OF DENIED BOARDING AND OF CANCELLATION OR LONG DELAY OF FLIGHTS. SELECTED ASPECTS OF ADMINISTRATIVE, CIVIL, AND TAX LAW

The above article discusses selected issues connected with passengers' rights in the scope of administrative, civil, and tax law in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights. Regulation (EC) No. 261/2004 of the European Parliament and the Council of 11<sup>th</sup> February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No. 295/91 explicitly provides for compensation to passengers only in the event of denied boarding against the will of the passenger and in case of flight cancellation. The Regulation does not explicitly provide for such compensation in the event of long delay of flights. In consideration of the case law of CJEU, conflicting judgements, and equivocal interpretations, it should be concluded that passengers should be entitled to the right to compensation also in the event of long delay of flights. The provisions of the Regulation distinguish between the right to compensation and the right to assistance. The nature of these rights and the source of their creation require assuming that these two rights are indeed of compensatory nature, and, furthermore, they constitute compensation within the meaning of civil law although they do not pose an explicit and direct loss to passengers understood as property damage. The Regulation explicitly indicates either the amount of compensation or the rules of determining the amount; however, the Regulation is not an act, and, consequently, provisions of Art. 21(1) point 3 of Personal Income Tax Act do not explicitly apply to the Regulation. However, due to the nature of the Regulation, the manner of adoption and scope of applicability, it should be treated as an act within the meaning of the referred provision, which would mean that compensation covered by the Regulation is subject to exemption from personal income tax.