

Ανωνυμοποιημένο κείμενο

Μετάφραση

C-172/21 – 1

Υπόθεση C-172/21

Αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως

Ημερομηνία καταθέσεως:

19 Μαρτίου 2021

Αιτούν δικαστήριο:

Landgericht Köln (Γερμανία)

Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

15 Μαρτίου 2021

Ενάγουσα και εκκαλούσα:

EF

Εναγομένη και εφεσίβλητη:

Deutsche Lufthansa AG

[παραλειπόμενα]

Landgericht Köln (πρωτοδικείο Κολωνίας, Γερμανία)

Διάταξη

Στη διαφορά

της EF, [παραλειπόμενα] Βερολίνο,

ενάγουσας και εκκαλούσας,

[παραλειπόμενα]

κατά

Deutsche Lufthansa AG, [παραλειπόμενα] Κολωνία,

εναγομένης και εφεσίβλητης,

[παραλειπόμενα]

Η διαδικασία αναστέλλεται.

Υποβάλλονται στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης σύμφωνα με το άρθρο 267 ΣΛΕΕ τα ακόλουθα ερωτήματα σχετικά με την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης:

1. Συνιστά, σε σχέση με τον κανονικό ναύλο, ο προνομιακός εταιρικός ναύλος (εν προκειμένω 152,00 ευρώ αντί 169,00 ευρώ), ο οποίος βασίζεται σε συμφωνία-πλαίσιο μεταξύ αερομεταφορέα και [σελ. 2 του πρωτοτύπου] άλλης επιχειρήσεως και είναι διαθέσιμος μόνο για τα επαγγελματικά ταξίδια των εργαζομένων της οικείας επιχειρήσεως, μειωμένο ναύλο που δεν διατίθεται άμεσα ή έμμεσα στο κοινό κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 3, πρώτη περίοδος, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004;

2. Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα: Μήπως, επίσης, δεν συνιστά ο εν λόγω προνομιακός εταιρικός ναύλος πρόγραμμα τακτικών επιβατών ή άλλο εμπορικό πρόγραμμα αερομεταφορέα ή ταξιδιωτικού πράκτορα κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 3, δεύτερη περίοδος, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004;

Σ κ ε π τ ι κ ό :

I.

1.

Η ενάγουσα ζητεί από την εναγομένη, η οποία είναι αερομεταφορέας, αποζημίωση ύψους 250,00 ευρώ δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91 [στο εξής: κανονισμός (ΕΚ) 261/2004].

Η αξίωση στηρίζεται στα ακόλουθα πραγματικά περιστατικά:

Η ενάγουσα είχε επιβεβαιωμένη κράτηση για την πτήση LH 191 που θα εκτελούσε η εναγομένη από το Βερολίνο-Tegel προς τη Φρανκφούρτη με ανταπόκριση με την πτήση EN 8858 από τη Φρανκφούρτη με προορισμό τη Φλωρεντία στις 15 Ιουνίου 2019. Η πρώτη επιμέρους πτήση LH 191 έπρεπε να αναχωρήσει στις 14:45 και να προσγειωθεί στις 15:55. Η αναχώρηση της πτήσεως ανταποκρίσεως EN 8858 ήταν προγραμματισμένη για τις 16:50 και η προσγείωση για τις 18:20. Ωστόσο, η πρώτη επιμέρους πτήση καθυστέρησε και έφθασε στον προορισμό της μόλις στις 16:53. Τούτο είχε ως αποτέλεσμα να χάσει η ενάγουσα

την πτήση ανταποκρίσεως. Με το εναλλακτικό δρομολόγιο που της προσφέρθηκε, η ενάγουσα έφθασε στον προορισμό της στις 23:43.

Η απόσταση μεταξύ Βερολίνου-Tegel και Φλωρεντίας είναι μικρότερη των 1 500 χιλιομέτρων.

Η κράτηση για τις πτήσεις είχε πραγματοποιηθεί μέσω της εταιρίας Borderstep Institut GmbH, εργοδότη της ενάγουσας, βάσει εταιρικού ναύλου που είχε συμφωνηθεί μεταξύ της εναγομένης και της εταιρίας. Δυνάμει της εν λόγω συμφωνίας, ο αεροπορικός ναύλος ήταν μειωμένος σε σύγκριση με τον κανονικό ναύλο από 169,00 ευρώ σε 152,00 ευρώ. Σε αυτόν τον μειωμένο ναύλο έχουν πρόσβαση μόνον οι εργαζόμενοι της εταιρίας Borderstep Institut GmbH για επαγγελματικά ταξίδια. **[σελ. 3 του πρωτοτύπου]**

Η ενάγουσα απευθύνθηκε αρχικά στην εταιρία EUClaim Deutschland GmbH η οποία, με την από 8 Αυγούστου 2019 επιστολή, ζήτησε από την εναγομένη για λογαριασμό της ενάγουσας την καταβολή αποζημιώσεως ύψους 250,00 ευρώ. Με το από 9 Σεπτεμβρίου 2019 έγγραφο, η ενάγουσα ζήτησε εκ νέου μέσω της εκπροσώπου της την καταβολή αποζημιώσεως από την εναγομένη. Η εναγομένη δεν πραγματοποίησε καμία πληρωμή.

2.

Το Amtsgericht (ειρηνοδικείο, Γερμανία) απέρριψε την αγωγή. Έκρινε ότι ο κανονισμός (ΕΚ) 261/2004, σύμφωνα με το άρθρο 3, παράγραφος 3, πρώτη περίοδος, αυτού, δεν τυγχάνει εφαρμογής. Ο επίμαχος ναύλος συνιστά μειωμένο ναύλο στον οποίο δεν έχει πρόσβαση άμεσα ή έμμεσα το κοινό. Ένας ναύλος διατίθεται στο κοινό όταν, κατ' αρχήν, κάθε πρόσωπο δύναται να προβεί σε κράτηση. Αυτό ισχύει, επίσης, όταν για τη χρήση συγκεκριμένου ναύλου είναι αναγκαίο να συντρέχουν στο πρόσωπο αυτού που πραγματοποιεί την κράτηση ορισμένες ιδιότητες, όπως στην περίπτωση των ναύλων για ηλικιωμένους ή για παιδιά. Ωστόσο, προϋπόθεση για τη χρήση εταιρικού ναύλου δεν αποτελεί η ύπαρξη συγκεκριμένης ιδιότητας, αλλά η συμφωνία μεταξύ του εργοδότη και του αντίστοιχου αερομεταφορέα που καθορίζει τους επιμέρους όρους για τη χρήση του, όπως ελάχιστο κύκλο εργασιών και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του ναύλου. Ως εκ τούτου, ο κύκλος των δικαιούχων του ναύλου καθορίζεται κατά τρόπον ώστε ο ναύλος να μην παρέχεται πλέον άμεσα ή έμμεσα σε όλους.

3.

Η ενάγουσα άσκησε έφεση κατά της αποφάσεως του Amtsgericht (ειρηνοδικείου), με την οποία εμμένει στο αίτημα της αγωγής της.

Η ενάγουσα υποστηρίζει ότι οι εταιρικοί ναύλοι δεν εμπίπτουν στο άρθρο 3, παράγραφος 3, πρώτη περίοδος, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 και ότι ο κανονισμός τυγχάνει, επομένως, εφαρμογής. Κατά την ενάγουσα, στη διάταξη αυτή εμπίπτουν μόνον οι ειδικοί ναύλοι για τους (εν ενεργεία ή πρώην) εργαζόμενους των αερομεταφορέων ή των ταξιδιωτικών πρακτόρων (οι

επονομαζόμενοι «Industry Discounts» ή «Agent Discounts»). Στις περιπτώσεις αυτές, το συμφέρον του πραγματικού αερομεταφορέα όσον αφορά τη μεταφορά δεν είναι αμιγώς οικονομικό, λόγος για τον οποίο ο κοινοτικός νομοθέτης δεν θέλησε να περιλάβει στον κανονισμό τις εν λόγω περιπτώσεις. Ωστόσο, μειωμένος εταιρικός ναύλος χορηγείται σε μια μεγάλη εταιρία προκειμένου αυτή να μπορεί να πραγματοποιεί όσο το δυνατόν περισσότερες κρατήσεις σε πτήσεις εκτελούμενες από τον αερομεταφορέα. Ο νομοθέτης δεν είχε την πρόθεση να αποκλείσει από τη διεκδίκηση αποζημίωσης τους επιβάτες που καταβάλουν το σύνολο σχεδόν του τιμήματος ενός τέτοιου ναύλου και δεν έχουν καμία άλλη στενή σχέση με τον πραγματικό αερομεταφορέα. Τούτο θα ερχόταν σε αντίθεση με τη φιλική προς τον καταναλωτή βασική ιδέα του κανονισμού. Ο επίμαχος ναύλος είναι, επίσης, διαθέσιμος στο κοινό. Συναφώς, ως κοινό θεωρείται [σελ. 4 του πρωτοτύπου] κάθε πρόσωπο εκτός της επιχειρήσεως της αεροπορικής εταιρείας.

Επιπλέον, κατά την ενάγουσα, είναι εφαρμοστέα η κατ' άρθρον 3, παράγραφος 3, δεύτερη περίοδος, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 εξαίρεση της εξαιρέσεως, δεδομένου ότι οι εταιρικοί ναύλοι πρέπει να θεωρηθούν ως προγράμματα τακτικών επιβατών. Με τις εν λόγω συμβάσεις-πλαίσια, η επιχείρηση δεσμεύεται ως πελάτης, στην πράξη τουλάχιστον, με τον αερομεταφορέα κατά τη διάρκεια της συμβάσεως.

Η εναγομένη ζητεί να απορριφθεί η έφεση.

II.

Για την έκδοση αποφάσεως επί της εφέσεως απαιτείται η απάντηση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης επί των προδικαστικών ερωτημάτων.

1.

Το ερώτημα είναι κρίσιμο για την έκδοση της αποφάσεως. Σε περίπτωση που ο εταιρικός ναύλος καλύπτεται από το άρθρο 3, παράγραφος 3, πρώτη περίοδος, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 και, επιπλέον, δεν εμπίπτει στην κατ' άρθρον 3, παράγραφος 3, δεύτερη περίοδος, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 εξαίρεση της εξαιρέσεως, η έφεση δεν μπορεί να ευδοκιμήσει. Αν, αντιθέτως, δεν συμβαίνει κάτι τέτοιο, η έφεση μπορεί να ευδοκιμήσει, δεδομένου ότι η ενάγουσα θα έχει στην περίπτωση αυτή δικαίωμα να αξιώσει την αιτούμενη αποζημίωση. Η ενάγουσα έφθασε στον τελικό προορισμό της με καθυστέρηση 5 ωρών και 23 λεπτών. Η εναγομένη δεν επικαλέστηκε την ύπαρξη έκτακτων περιστάσεων κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004.

2.

Το αν ένας εταιρικός ναύλος του επίμαχου τύπου συνιστά μειωμένο ναύλο που δεν διατίθεται άμεσα ή έμμεσα στο κοινό κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 3, πρώτη περίοδος, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 και το αν, επίσης, ο εν λόγω ναύλος δεν συνιστά πρόγραμμα τακτικών επιβατών ή άλλο

4

εμπορικό πρόγραμμα ενός αερομεταφορέα ή ταξιδιωτικού πράκτορα κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 3, δεύτερη περίοδος, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004, αποτελούν ζητήματα ερμηνείας του άρθρου 3, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004, για τα οποία, σε περίπτωση αμφιβολιών, αποκλειστικά αρμόδιο είναι το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο.

3.

Σύμφωνα με τη μέχρι τούδε υποστηριζόμενη από το δικάζον τμήμα άποψη, ο μειωμένος εταιρικός ναύλος που βασίζεται σε συμφωνία-πλαίσιο μεταξύ αερομεταφορέα και άλλης επιχειρήσεως και είναι διαθέσιμος μόνο για τα επαγγελματικά ταξίδια των εργαζομένων της οικείας επιχειρήσεως συνιστά μειωμένο ναύλο που δεν διατίθεται άμεσα ή έμμεσα [σελ. 5 του πρωτοτύπου] στο κοινό κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 3, πρώτη περίοδος, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 (LG Köln, απόφαση της 17ης Μαρτίου 2020, 11 σ. 33/19, juris· LG Köln, απόφαση της 17ης Νοεμβρίου 2020, 11 σ. 373/19, η τελευταία δεν έχει δημοσιευθεί).

α)

Το ζήτημα αν οι εταιρικοί ναύλοι, οι οποίοι ισχύουν μόνο για τις επιχειρήσεις που έχουν συνάψει σύμβαση με τον αερομεταφορέα, συνιστούν ναύλο που δεν διατίθεται άμεσα ή έμμεσα στο κοινό είναι ιδιαιτέρως αμφιλεγόμενο στη νομολογία και στη θεωρία.

Από την κρατούσα στη θεωρία άποψη υποστηρίζεται, σύμφωνα επίσης με τη νομική θέση που διατυπώθηκε από την ενάγουσα, ότι το άρθρο 3, παράγραφος 3, πρώτη περίοδος, δεύτερη περίπτωση, του κανονισμού αφορά αποκλειστικά τις λειτουργικές εκπτώσεις που δεν είναι διαθέσιμες στην ελεύθερη αγορά και οι οποίες χορηγούνται σε εργαζόμενους αεροπορικών εταιριών ή σε συνεργαζόμενους, σε ταξιδιωτικούς πράκτορες ή σε ταξιδιωτικά γραφεία, όπως το «Industry Discount» (ID), το Agent Discount (AD) και το Personal Education Program-Tarif (PEP) [παραλειπόμενα]. Ως κοινό μπορεί να θεωρηθεί μόνο το σύνολο των εξωτερικών προς την επιχείρηση της αεροπορικής εταιρίας προσώπων, όχι όμως οι εργαζόμενοι της αεροπορικής εταιρίας ή των συνεργαζόμενων τουριστικών επιχειρήσεων [παραλειπόμενα], ενώ αρκεί να έχουν πρόσβαση στον ναύλο και τμήματα μόνο του κοινού που φέρουν συγκεκριμένα χαρακτηριστικά πελατών, όπως παιδιά, μαθητές, φοιτητές, ηλικιωμένοι [παραλειπόμενα]. Οι εταιρικοί ναύλοι τίθενται επίσης, τουλάχιστον έμμεσα, στη διάθεση ενός τμήματος του κοινού που ορίζεται κατ' αυτόν τον τρόπο [παραλειπόμενα]. Εν πάση περιπτώσει, τούτο προκύπτει από τον σκοπό της διατάξεως που διαφαίνεται από την κατ' άρθρον 3, παράγραφος 3, δεύτερη περίοδος, του κανονισμού εξαίρεση της εξαίρέσεως [παραλειπόμενα]. [σελ. 6 του πρωτοτύπου]

Η νομολογία –καθόσον μπορεί να συναχθεί και στο βαθμό που έχει δημοσιευθεί– είναι διχασμένη και δεν έχει παγιωθεί. Κατά το AG Hamburg (ειρηνοδικείο

Αμβούργου, Γερμανία), για παράδειγμα, δεν αποκλείεται η δυνατότητα εφαρμογής του κανονισμού στην περίπτωση μειωμένων εταιρικών ναύλων (AG Hamburg, διαδικασία της 1ης Νοεμβρίου 2019, 23a C 83/19), ενώ ορισμένα τμήματα του AG Köln (ειρηνοδικείο Κολωνίας, Γερμανία) (AG Köln, απόφαση της 4ης Νοεμβρίου 2016, 136 C 155/15), το AG Bremen (ειρηνοδικείο Βρέμης, Γερμανία) (AG Bremen, απόφαση της 16ης Ιανουαρίου 2020, 16 C 313/19) και το AG Frankfurt am Main (ειρηνοδικείο Φρανκφούρτης επί του Μάιν, Γερμανία) (AG Frankfurt am Main, απόφαση της 4ης Απριλίου 2019, 32 C 1964/18) έχουν αποφανθεί ότι ο κανονισμός δεν έχει εφαρμογή στην περίπτωση μειωμένων εταιρικών ναύλων. Το LG Frankfurt am Main (πρωτοδικείο Φρανκφούρτης επί του Μάιν, Γερμανία) έκρινε ότι ακόμη και η έκπτωση που χορηγείται σε μια ολόκληρη επαγγελματική ομάδα –στους δημοσιογράφους– δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι διατίθεται άμεσα ή έμμεσα στο κοινό (LG Frankfurt, απόφαση της 6ης Ιουνίου 2014 – 24 S207/134s όπως παρατίθεται από τον Schmid, NJW 2015, 513, υποσημείωση 5).

β)

Κατά την εκτίμηση του δικάζοντος τμήματος, ο εταιρικός ναύλος, όπως ο επίμαχος εν προκειμένω, δεν πρέπει να θεωρείται ότι «διατίθεται στο κοινό». Ειδικότερα, αντιθέτως προς ό,τι υποστηρίζει η θεωρία, το δικάζον τμήμα αδυνατεί να διακρίνει λόγους για τους οποίους το άρθρο 3, παράγραφος 3, πρώτη περίοδος, δεύτερη περίπτωση, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 θα πρέπει να εφαρμόζεται αποκλειστικά στις λειτουργικές εκπτώσεις που χορηγούνται σε εργαζόμενους αεροπορικών εταιριών και τουριστικών επιχειρήσεων. Είναι αληθές ότι οι λειτουργικοί ναύλοι μνημονεύονται επίσης στις ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής σχετικά με τον κανονισμό. Όσον αφορά το άρθρο 3, παράγραφος 3, πρώτη περίοδος, στις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές ορίζεται ότι: «Οι ειδικές τιμές ναύλων που προσφέρουν οι αερομεταφορείς στο προσωπικό τους εμπίπτουν στην εν λόγω διάταξη». Ωστόσο, ανεξαρτήτως του μη δεσμευτικού χαρακτήρα των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών, δεν μπορεί να συναχθεί από αυτές ότι στη διάταξη αυτή εμπίπτουν αποκλειστικά οι εν λόγω ναύλοι. Επιχείρημα περί του αντιθέτου αποτελεί η εξαίρεση της εξαιρέσεως κατ' άρθρον 3, παράγραφος 3, δεύτερη περίοδος, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004, κατά την οποία τα προγράμματα τακτικών επιβατών εξαιρούνται από τη ρύθμιση της πρώτης περιόδου. Αν στην πρώτη περίοδο ενέπιπταν, κατ' αρχάς, μόνον οι ναύλοι που χορηγούνται σε εργαζόμενους αεροπορικών εταιριών ή σε συνδεδεμένους συνεργάτες, η εν λόγω εξαίρεση της εξαιρέσεως θα ήταν εντελώς περιττή, δεδομένου ότι οι ναύλοι αυτοί δεν αποτελούν, ούτως ή άλλως, προγράμματα τακτικών επιβατών. Επομένως, αν ο νομοθέτης ήθελε να προβεί σε μια τέτοια ερμηνεία της διατάξεως, θα μπορούσε να παραλείψει τελείως τη δεύτερη περίοδο. Από το γεγονός ότι δεν το έπραξε, έπεται κατ' ανάγκη, κατά το δικάζον τμήμα, ότι στην πρώτη περίοδο δεν εμπίπτουν αποκλειστικά οι λειτουργικές εκπτώσεις που χορηγούνται σε εργαζόμενους αεροπορικών εταιριών και τουριστικών επιχειρήσεων. Η αντίθετη άποψη, την οποία εν μέρει υποστηρίζει η θεωρία, δεν εξηγεί επίσης πώς μια τέτοια ερμηνεία συμβιβάζεται με τη δεύτερη περίοδο. Η μόνη αναφορά που γίνεται επί του ζητήματος αυτού είναι ότι η

δεύτερη περίοδος αποτελεί απλώς διάταξη δηλωτικού χαρακτήρα, δεδομένου ότι στην πρώτη περίοδο δεν εμπίπτουν, ούτως ή άλλως, τα προγράμματα τακτικών επιβατών –πρόκειται απλώς για «κανόνα παροχής υπηρεσίας» του νομοθέτη της Ένωσης [παραλειπόμενα] [σελ. 7 του πρωτοτύπου] [παραλειπόμενα]. Το δικάζον τμήμα δεν συμερίζεται την άποψη αυτή. Κατά το δικάζον τμήμα, πρόκειται για διάλληλο συλλογισμό.

Αντιθέτως, το δικάζον τμήμα φρονεί –χωρίς να απαιτείται να αποφανθεί επ' αυτού– ότι δεν είναι, ωστόσο, υποχρεωτικό να έχει πλήρη πρόσβαση στον ναύλο το σύνολο του κοινού. Συναφώς, όσον αφορά το στοιχείο της διαθέσεως στο κοινό, μπορεί κάλλιστα να αρκεί το γεγονός ότι στον ναύλο έχει πρόσβαση μόνον ένα ορισμένο τμήμα του κοινού που ορίζεται βάσει αντικειμενικών προσωπικών κριτηρίων, όπως συμβαίνει, για παράδειγμα, στην περίπτωση των ναύλων για παιδιά και για ηλικιωμένους [βλ. επίσης, για παράδειγμα, AG Bremen (ειρηνοδικείο Βρέμης, Γερμανία), απόφαση της 16ης Ιανουαρίου 2020, 16 C 313/19]. Εντούτοις, στην περίπτωση αυτή τίθεται το ζήτημα σχετικά με το είδος των κριτηρίων που πρέπει να εφαρμόζονται για τον καθορισμό της ομάδας, ώστε να μπορεί να θεωρηθεί ότι σε έναν ναύλο έχει πρόσβαση τμήμα του κοινού κατά την έννοια της εν λόγω διατάξεως. Κατά το δικάζον τμήμα, ένα τέτοιο τμήμα του κοινού νοείται μόνον εφόσον η ομάδα προσδιορίζεται βάσει αντικειμενικών προσωπικών χαρακτηριστικών των μελών, όπως είναι η ηλικία ή ενδεχομένως και η ιδιότητα του μαθητή ή του σπουδαστή. Στην περίπτωση του εταιρικού ναύλου, ωστόσο, η ένταξη στην ομάδα δεν προκύπτει από κάποιο προσωπικό χαρακτηριστικό του επιβάτη, αλλά από τη συμβατική σχέση μεταξύ του εργοδότη του επιβάτη και του αερομεταφορέα. Συνεπώς, δεν αρκεί ο ταξιδιώτης να είναι απλώς εργαζόμενος σε επιχείρηση ορισμένου μεγέθους προκειμένου να δικαιούται τον μειωμένο ναύλο. Επιπλέον, η επιχείρηση αυτή πρέπει να έχει προηγουμένως συνάψει σχετική σύμβαση-πλαίσιο. Η χορήγηση του ναύλου συνδέεται, επομένως, με ένα κριτήριο *inter partes* που έχει καθορισθεί από τα μέρη της συμβάσεως-πλαισίου [AG Bremen (ειρηνοδικείο Βρέμης), απόφαση της 16ης Ιανουαρίου 2020, 16, C 313/19].

Ωστόσο, ακόμη και αν γίνει δεκτό ότι η συμμετοχή σε ομάδα, κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 3, πρώτη περίοδος, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004, προκύπτει από το γεγονός ότι ο πελάτης είναι εργαζόμενος επιχειρήσεως που έχει συνάψει σύμβαση με τον αερομεταφορέα, το εν λόγω «τμήμα του κοινού» δεν έχει, ούτως ή άλλως, ελεύθερη πρόσβαση –έστω και έμμεσα– στον επίμαχο ναύλο. Και τούτο διότι ακόμη και οι εργαζόμενοι της επιχειρήσεως η οποία, εν προκειμένω, συνήψε τη σύμβαση-πλαίσιο για τον προνομιακό ναύλο δεν μπορούν να έχουν ελεύθερη πρόσβαση σε αυτόν. Συγκεκριμένα, δεν αμφισβητείται ότι ο επίμαχος ναύλος ισχύει αποκλειστικά για τα επαγγελματικά ταξίδια που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο της σχέσεως εργασίας και όχι για τα ιδιωτικά ταξίδια των εργαζομένων. Σε κάθε περίπτωση, λόγω αυτού του σαφώς καθορισμένου περιορισμού του σκοπού, η δυνατότητα προσβάσεως στον μειωμένο ναύλο δεν εξαρτάται πλέον αποκλειστικά από τα προσωπικά χαρακτηριστικά του επιβάτη και ο ναύλος δεν είναι πλέον διαθέσιμος στο κοινό [βλ. επίσης AG Köln (ειρηνοδικείο Κολωνίας), απόφαση της 4ης Νοεμβρίου

2016, 136 C 155/15] [παραλειπόμενα] [σελ. 8 του πρωτοτύπου] [παραλειπόμενα]. Τούτο αποτελεί, επίσης, σημαντική διαφορά σε σχέση με άλλους ενδεχομένως ναύλους που ισχύουν για ένα τμήμα του κοινού. Για παράδειγμα, οι μειωμένοι ναύλοι για παιδιά ή για ηλικιωμένους ισχύουν γι' αυτούς ανεξάρτητα από τον σκοπό του ταξιδιού. Ακόμη και στην περίπτωση των μαθητικών και φοιτητικών ναύλων, δεν αποτελεί, κατά κανόνα, προϋπόθεση για την πρόσβαση σε αυτούς η πτήση να γίνεται με αφορμή το σχολείο ή τις σπουδές.

4.

Κατά την άποψη του δικάζοντος τμήματος, τέτοιος ναύλος, όπως ο επίμαχος, δεν εμπίπτει, επίσης, στην εξαίρεση της εξαιρέσεως κατ' άρθρον 3, παράγραφος 3, δεύτερη περίοδος, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004, κατά το οποίο ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται, κατά παρέκκλιση της πρώτης περιόδου, στους επιβάτες που ταξιδεύουν με εισιτήρια που εκδίδονται βάσει προγράμματος τακτικών επιβατών ή άλλων εμπορικών προγραμμάτων ενός αερομεταφορέα ή ταξιδιωτικού πράκτορα [LG Köln (πρωτοδικείο Κολωνίας), απόφαση της 17ης Μαρτίου 2020, 11 S 33/19, juris· LG Köln (πρωτοδικείο Κολωνίας), απόφαση της 17ης Νοεμβρίου 2020, 11 S 373/19, μη δημοσιευθείσα].

Εν πάση περιπτώσει, δεν αμφισβητείται σε μεγάλο βαθμό από τη νομολογία και τη θεωρία ότι στην εν λόγω διάταξη εμπίπτουν τα επονομαζόμενα προγράμματα τακτικών επιβατών ή διανυθέντων μιλίων. Εντούτοις, ενίοτε γίνεται επίσης δεκτό ότι οι εταιρικοί ναύλοι χρησιμεύουν, εν τέλει, και για τη διατήρηση και την προσέλκυση πελατών και ότι, επομένως, η εξαίρεση της εξαιρέσεως κατά τη δεύτερη περίοδο ισχύει και για τους εν λόγω ναύλους [παραλειπόμενα]. Ωστόσο, κατά το δικάζον τμήμα, οι έννοιες της διατηρήσεως και της προσελκύσεως πελατών, κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 3, δεύτερη περίοδος, του κανονισμού, δεν μπορούν να ερμηνεύονται τόσο ευρέως. Και τούτο διότι κάθε μειωμένος ναύλος αποσκοπεί, εν τέλει, στη διατήρηση πελατών. Αν, ωστόσο, η απλή μείωση αρκεί για να εφαρμοσθεί η εξαίρεση της εξαιρέσεως κατά τη δεύτερη περίοδο, αυτό οδηγεί και πάλι στο αποτέλεσμα που περιγράφηκε ήδη παραπάνω: Εν τέλει, ούτε ένας μειωμένος ναύλος που χορηγείται σε πρόσωπα εκτός της επιχειρήσεως [της αεροπορικής εταιρίας] (τα οποία δεν είναι πελάτες με την πραγματική έννοια του όρου) δεν θα εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 3, παράγραφος 3, πρώτη περίοδος, δεύτερη περίπτωση, του κανονισμού και η διάταξη της δεύτερης περιόδου θα είναι εντελώς περιττή. Στην περίπτωση αυτή, η διάταξη της πρώτης περιόδου θα ισχύει μόνο για τις λειτουργικές εκπτώσεις. Ωστόσο, αν αυτή ήταν η πρόθεση του νομοθέτη, θα ήταν εύκολο να το αναγράψει ρητά στην πρώτη περίοδο και να παραλείψει την περιττή, στην περίπτωση αυτή, δεύτερη περίοδο. Ο νομοθέτης, όμως, δεν το έπραξε. Επίσης, δεν είναι δυνατό να θεωρηθεί ότι ο νομοθέτης, διά της περίπλοκης τεθλασμένης οδού της κατά τη δεύτερη περίοδο εξαιρέσεως από την εξαίρεση, είχε την πρόθεση να προβλέψει ότι μόνον οι λειτουργικοί ναύλοι εξαιρούνται από την εφαρμογή του κανονισμού. Για τους ανωτέρω λόγους, το δικάζον τμήμα φρονεί ότι οι εταιρικοί ναύλοι δεν εμπίπτουν στη δεύτερη περίοδο, αλλά η περίοδος αυτή εφαρμόζεται αποκλειστικά στους επιβάτες που ταξιδεύουν με εισιτήρια που

εκδίδονται ως επιβράβευση βάσει προγράμματος τακτικών επιβατών ή **[σελ. 9 του πρωτοτύπου]** άλλων εμπορικών προγραμμάτων, ιδίως προγραμμάτων διανυθέντων μιλίων [έτσι και AG Köln (ειρηνοδικείο Κολωνίας), απόφαση της 4ης Νοεμβρίου 2016, 136 C 155/15].

[παραλειπόμενα]

[τυπικά στοιχεία, υπογραφές]

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ