

Anonimizirana različica

Prevod

C-516/23 – 1

Zadeva C-516/23

Predlog za sprejetje predhodne odločbe

Datum vložitve:

10. avgust 2023

Predložitveno sodišče:

Landgericht Frankfurt am Main (Nemčija)

Datum predložitvene odločbe:

8. avgust 2023

Tožeči stranki:

NW

YS

Tožena stranka:

Qatar Airways

Landgericht Frankfurt am Main (deželno sodišče v Frankfurtu na Majni, Nemčija)

24. civilni senat

[...] (ni prevedeno)

Sklep

V sporu

1. NW [...] (ni prevedeno), 30989 Gehrden
2. YS [...] (ni prevedeno), 30989 Gehrden

– tožeči stranki –

[...] (ni prevedeno)

proti

Qatar Airways [...] (ni prevedeno) 60327 Frankfurt na Majni

– tožena stranka –

[...] (ni prevedeno)

je Landgericht Frankfurt am Main (deželno sodišče v Frankfurtu na Majni) – 24. civilni senat – [...] (ni prevedeno) dne 8. avgusta 2023 sklenilo:

Postopek ostane prekinjen.

Sodišču Evropske unije se v skladu s členom 267 PDEU v predhodno odločanje predložijo ta vprašanja v zvezi z razlago prava Unije:

1. Ali je treba Uredbo (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 razlagati tako, da potnik v skladu s členom 3(3), prvi stavek, te uredbe potuje brezplačno, če mora za letalsko vozovnico plačati le pristojbine in letalsko dajatev?

2. Če je odgovor na prvo vprašanje nikalen:

Ali je treba Uredbo (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 razlagati tako, da ne gre za tarifo, ki je (posredno) na voljo širši javnosti v smislu člena 3(3), drugi stavek, te uredbe, če je bil let rezerviran v okviru časovno in količinsko omejene promocije letalskega prevoznika, ki je bila na voljo le določeni poklicni skupini?

3. Če je tudi odgovor na drugo vprašanje nikalen in se šteje, da spada na področje uporabe Uredbe (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004:

(a) Ali je treba člen 8(1)(c) te uredbe razlagati tako, da mora obstajati časovna povezava med prvotno rezerviranim in odpovedanim letom ter zaželenim kasnejšim nadomestnim letom?

(b) Kako bi bilo treba to časovno povezavo po potrebi omejiti?

Obrazložitev

Tožeči stranki zahtevata nadomestni let v smislu člena 8(1)(c) Uredbe (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 (v nadaljevanju: Uredba o pravicah letalskih potnikov).

Tožeči stranki sta imeli pri toženi stranki kot dejanskem letalskem prevozniku [...] (ni prevedeno) plačano in potrjeno rezervacijo poti iz Frankfurt na Majni prek Dohe v Denpasar ter ustrezna povratna leta. Rezervacija je bila opravljena 5. avgusta 2020. Tožena stranka je 13. septembra 2020 odpovedala lete. Tožena stranka do pomladi 2022 ni opravljala letov v Denpasar. Tožeči stranki sta z elektronskim sporočilom z dne 8. avgusta 2022 z rokom za izvedbo rezervacije 18. avgusta 2022 zahtevali prevoz s toženo stranko na isti relaciji dne 20. oktobra 2022 (odhodni let) in 7. novembra 2022 (povratni let). Po izteku roka brez izvedene rezervacije sta tožeči stranki rezervirali navedena leta z uporabo 140.000 milj v okviru programa American Airlines in dodatno plačali 394,62 EUR. Tržna cena letov na dan rezervacije je znašala 4.276,36 EUR.

Tožeči stranki sta letalske vozovnice rezervirali v okviru časovno zelo omejene promocije tožene stranke, imenovane „MEDICS“. Ta promocija je bila namenjena le določeni poklicni skupini (zdravnikom). Tožeči stranki sta morali plačati le davke in pristojbine za leta.

Tožena stranka trdi, da se Uredba o pravicah letalskih potnikov ne uporablja že na podlagi člena 3(3) navedene uredbe. Tožeča stranka naj bi letalske vozovnice rezervirala v okviru časovno zelo omejene promocije tožene stranke, imenovane „MEDICS“. Plačati naj bi morala le pristojbine in letalsko dajatev in naj bi torej letalske vozovnice pridobila brezplačno.

Najprej, uspeh tožbe je odločilno odvisen od tega, ali se v obravnavani zadevi uporablja Uredba o pravicah letalskih potnikov.

Tožeči stranki sta letalsko vozovnico pridobili v okviru promocije tožene stranke. Tožeči stranki sta morali plačati le letalsko dajatev in pristojbine. V zvezi s tem se sodišče najprej sprašuje, ali potnik v takem primeru potuje „brezplačno“ v smislu člena 3(3), prvi stavek, Uredbe o pravicah letalskih potnikov.

Če je odgovor na prvo vprašanje nikalen, kar pomeni, da potnik ne potuje brezplačno, če mora plačati le davke in pristojbine, bo odločitev o pritožbi še vedno odvisna od tega, ali gre pri promociji „MEDICS“ za znižano tarifo, ki ni neposredno ali posredno na voljo širši javnosti.

Sporni leti so bili rezervirani v okviru te časovno omejene promocije tožene stranke, ki je bila na voljo le določeni(-m) poklicni(-m) skupini(-am).

Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče, Nemčija, v nadaljevanju: BGH) je v sodbi z dne 21. septembra 2021 (X ZR 79/20) odločilo, da je znižana tarifa, ki jo letalski prevoznik odobri za poslovna potovanja zaposlenih v podjetju, ki je sklenilo ustrezen okvirni sporazum, na voljo širši javnosti v smislu člena 3(3), prvi stavek, Uredbe o pravicah letalskih potnikov. Odločitev BGH v zvezi s tem temelji na predpostavki, da je tarifa na voljo širši javnosti, če je namenjena nedoločenemu številu oseb, ki z letalskim prevoznikom nimajo posebnega razmerja, ki bi presegalo (potencialno) razmerje med strankami. Posebno razmerje v tem smislu naj bi obstajalo le, če ugodnost ni bila dodeljena zgolj z namenom

povečanja prodaje, oglaševanja ali zvestobe strank, ampak ob upoštevanju razmerja sodelovanja ali drugega tesnega razmerja. V skladu s splošnim razumevanjem naj bi pojem javnosti označeval nedoločeno število oseb, ki med seboj niso posebej povezane. V skladu s temi merili naj bi bila tarifa na voljo javnosti, tudi če je ne more izkoristiti vsaka potencialna stranka. Pomembno naj bi bilo namreč, ali je mogoče število upravičenih oseb dovolj natančno določiti ter ali so te osebe med seboj dovolj povezane in jih je mogoče kot zaprti krog razlikovati od javnosti. V primeru tarife za podjetje je BGH razsodilo, da med upravičenci ni dovolj tesne povezave, če je skupini upravičencev, čeprav ponudbe niso na voljo vsem, skupno le to, da izpolnjuje določena merila.

Podobno velja tudi za obravnavani primer. Promocija ni bila dostopna vsakomur, temveč le skupini oseb ali poklicni skupini, ki jo je določila tožena stranka. Sodišče se zato sprašuje, ali je treba sodno prakso BGH uporabiti tudi v obravnavanem primeru, tako da gre za javnosti dostopno tarifo, ki omogoča uporabo Uredbe o pravicah letalskih potnikov.

V obravnavani zadevi sodišče izhaja iz tega, da promocija tožene stranke ni niti program zvestega potnika niti komercialni program v smislu člena 3(3), drugi stavek, Uredbe o pravicah letalskih potnikov.

Če je odgovor na prvo in drugo vprašanje zgoraj nikalen, kar pomeni, da se uporablja Uredba o pravicah letalskih potnikov, je odločitev odvisna tudi od tega, ali mora biti nadomestni let v smislu člena 8(1)(c) Uredbe o pravicah letalskih potnikov časovno povezan s prvotno rezerviranim potovanjem.

V skladu s sodno prakso OLG Köln (višje deželno sodišče v Kölnu, v nadaljevanju: OLG Köln) (sodba OLG Köln z dne 26. februarja 2021 – 6 U 127720; sodba OLG Köln z dne 6. maja 2022 – 6 U 219/21) lahko potnik v skladu s členoma 5(1)(a) in 8(1)(c) Uredbe o pravicah letalskih potnikov, če dejanski letalski prevoznik odpove let, načeloma zahteva spremembo poti pod primerljivimi pogoji prevoza na njegov končni namembni kraj pozneje (in ne takoj, ko je mogoče, glej člen 8(1)(b) Uredbe o pravicah letalskih potnikov), ko potniku ustreza, glede na razpoložljivost sedežev. Iz razlage določbe naj bi bilo razvidno, da mora biti sprememba rezervacije opravljena brezplačno, vendar mora biti med drugim tudi časovno povezana s prvotnim potovanjem. Besedilo člena 8(1)(b) Uredbe o pravicah letalskih potnikov „sprememb[a] poti pod primerljivimi pogoji prevoza na njihov končni namembni kraj takoj, ko je mogoče“ naj bi vzpostavljalo jasno časovno povezavo s prvotnim potovalnim načrtom potnika. Ustrezna razlaga člena 8(1)(c) Uredbe o pravicah letalskih potnikov „sprememb[a] poti pod primerljivimi pogoji prevoza na njihov končni namembni kraj pozneje, ko potnikom ustreza, glede na razpoložljivost sedežev“ naj bi bila torej očitna. OLG Köln se v zvezi s tem opira na smisel in namen določbe ter trdi, da je namen Uredbe o pravicah letalskih potnikov v svoji regulativni strukturi zaščititi potnike le med zadevnim potovanjem. Določbe Uredbe o pravicah letalskih potnikov naj potniku ne bi dajale pravice do brezplačne spremembe rezervacije po želji, ki ne bi bila povezana z načrtovanim

potovanjem, na primer za let šele po prvotno načrtovanem potovanju v posebej dragem potovalnem času. Pri členu 8(1) Uredbe o pravicah letalskih potnikov naj bi šlo po smislu za nekakšno pravico do jamstva v primeru neizpolnitve pogodbe. Kljub temu naj bi bilo na podlagi člena 8(1)(a) Uredbe o pravicah letalskih potnikov mogoče zahtevati razveljavitev pogodbe *ex nunc*, če ta še ni bila izpolnjena ali če ni izpolnila svojega namena. V skladu s tem naj bi šlo pri členu 8(1)(b) in (c) Uredbe o pravicah letalskih potnikov za pravico do naknadne izpolnitve, ki je po naravi vezana na vsebino pogodbe o letalskem prevozu. Taka pravica naj bi bila načeloma vezana na prvotno načrtovano potovanje. Vprašanje, ali je v zvezi s tem zahtevana povezava ohranjena, naj bi bilo odvisno od okoliščin načrtovanega potovanja, saj naj bi bilo treba pravico do prevoza po nemškem pravu običajno opredeliti kot posel, pri katerem je čas izpolnitve relativno fiksni. V primeru neupoštevanja časa izvedbe naj ne bi šlo za nemogočnost – storitev zračnega prevoza naj bi bilo mogoče nadomestiti, vendar naj bi imel upnik pravico odstopiti od pogodbe. Kljub temu naj bi bilo upoštevanje časa izvedbe tako bistveno, da je uspeh posla odvisen od pravočasne izvedbe. Kdaj zamujena storitev (prihod) za potnika ni več smiselna in ne predstavlja več izpolnitve, to je postane nemogoča, naj bi bilo odvisno od prvotnega potovalnega načrta potnika. Nič nasprotnega naj ne bi izhajalo niti iz nezavezujočih smernic Komisije za razlago Uredbe o pravicah letalskih potnikov (UL 2016, C 214, str. 5) in njihove dopolnitve v okviru COVID-19 (UL 2020, CI 89, str. 1). Komisija naj ne bi nedvoumno menila, da je mogoče pravico iz člena 8(1)(c) Uredbe o pravicah letalskih potnikov uveljavljati tudi po več letih, in sicer za povsem drugo potovanje.

Pravica do odškodnine zaradi zavrženega nadomestnega leta v smislu člena 8(1)(c) Uredbe o pravicah letalskih potnikov naj bi bila v skladu s tem v obravnavanem primeru izključena. Vendar sodišče meni, da je vprašljivo, ali je mogoče besedilo določbe razlagati tako, da mora obstajati časovna povezava med prvotnim letom in nadomestnim letom kot nenapisana značilnost. Za tako stališče ni nikakor mogoče najti podpore v besedilu določbe, zato je treba to vprašanje o razlagi zdaj predložiti Sodišču Evropske unije.

[...] (ni prevedeno)