

# Anonimizirana različica

Prevod

C-172/21 – 1

## Zadeva C-172/21

### Predlog za sprejetje predhodne odločbe

**Datum vložitve:**

19. marec 2021

**Predložitveno sodišče:**

Landgericht Köln (Nemčija)

**Datum predložitvene odločbe:**

15. marec 2021

**Tožeča stranka in pritožnica:**

EF

**Tožena stranka in nasprotna stranka v pritožbenem postopku:**

Deutsche Lufthansa AG

---

[...] (ni prevedeno)

**Landgericht Köln (deželno sodišče v Kölnu, Nemčija)**

**Sklep**

V sporu

EF, [...] (ni prevedeno) Berlin,

tožeča stranka in pritožnica,

[...] (ni prevedeno)

proti

Deutsche Lufthansa AG, [...] (ni prevedeno) Köln,

tožena stranka in nasprotna stranka v pritožbenem postopku,

[...] (ni prevedeno)

Postopek se prekine.

Sodišču Evropske unije se na podlagi člena 267 PDEU predložita ti vprašanji glede razlage prava Unije:

1. Ali gre pri tarifi za podjetja, ki je glede na običajno tarifo ugodnejša (v obravnavanem primeru 152,00 EUR namesto 169,00 EUR), in ki temelji na okvirnem dogovoru med letalskim prevoznikom in drugim podjetjem ter jo je mogoče rezervirati le za poslovna potovanja sodelavcev zadevnega podjetja, za znižano tarifo v smislu prvega stavka člena 3(3) Uredbe (ES) št. 261/2004, ki ni neposredno ali posredno na voljo širši javnosti?

2. Če je odgovor na prvo vprašanje pritrdilen: ali pri taki tarifi za podjetja tudi ne gre za program zvestega potnika ali drug komercialni program letalskega prevoznika ali organizatorja potovanja v smislu drugega stavka člena 3(3) Uredbe (ES) št. 261/2004?

### **O b r a z l o ž i t e v :**

#### **I.**

1.

Tožeča stranka od tožene stranke, ki je letalski prevoznik, zahteva plačilo odškodnine v višini 250,00 EUR v skladu z Uredbo (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter o razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 295/91 (v nadaljevanju: Uredba (ES) št. 261/2004).

Dejansko stanje je tako:

Tožeča stranka je imela za dan 15. 6. 2019 potrjeno rezervacijo za let LH 191, ki bi ga morala opraviti tožena stranka, z letališča Berlin-Tegel v Frankfurt z vmesnim letom za zvezo EN 8858 iz Frankfurta v Firence. Prvi let LH 191 bi se moral začeti ob 14.45 in končati ob 15.55. Začetek vmesnega leta za zvezo EN 8858 je bil predviden ob 16.50, pristanek pa ob 18.20. Prvi let pa je imel zamudo in je v svoj končni namembni kraj prispel šele ob 16.53. Tožeča stranka je zato zamudila vmesni let za zvezo. S ponujenim nadomestnim prevozom je tožeča stranka v svoj končni namembni kraj prispela ob 23.43.

Berlin-Tegel in Firence sta oddaljena manj kot 1500 km.

Do rezervacije letov je prišlo prek delodajalca tožeče stranke, podjetja Borderstep Institut GmbH, ob uporabi tarife za podjetja, dogovorjene med toženo stranko in

podjetjem. Na tej podlagi se je cena vozovnice v razmerju do običajne tarife znižala s 169,00 EUR na 152,00 EUR. Taka znižana tarifa je na voljo le za poslovna potovanja sodelavcev podjetja Borderstep Institut GmbH.

Tožeča stranka se je najprej obrnila na podjetje EUClaim Deutschland GmbH, ki je toženo stranko v imenu tožeče stranke z dopisom z dne 8. 8. 2019 pozvalo k plačilu odškodnine v višini 250,00 EUR. Tožeča stranka je z dopisom z dne 9. 9. 2019 toženo stranko prek svojih zastopnikov ponovno pozvala k plačilu. Tožena stranka plačila ni opravila.

2.

Okrajno sodišče je tožbo zavrnilo. Zastopalo je stališče, da na podlagi prvega stavka člena 3(3) Uredbe (ES) št. 261/2004 uporaba te uredbe ni možna. Pri uporabljeni tarifi naj bi šlo za znižano tarifo, ki ni neposredno ali posredno na voljo širši javnosti. Tarifa naj bi bila na voljo širši javnosti takrat, če rezervacijo po tej tarifi lahko načelno opravi kdorkoli. To naj bi veljalo tudi v primeru, ko mora oseba, na katero se nanaša rezervacija, za uporabo posamezne tarife izpolnjevati določene lastnosti, kot to na primer velja za tarife za starejše ali otroke. Pogoj za uporabo tarife za podjetja pa naj ne bi bila osebna lastnost, temveč dogovor delodajalca z zadevnim letalskim prevoznikom z individualnimi pogoji za uveljavljanje, kot so minimalni promet in lastne značilnosti tarife. S tem naj bi bil krog tistih, ki tarifo lahko uporabljajo, tako konkretno določen, da tarifa ni več neposredno ali posredno na voljo vsakomur.

3.

Tožeča stranka je proti sodbi okrajnega sodišča vložila pritožbo, s katero vztraja pri svojem tožbenem predlogu.

Tožeča stranka zastopa stališče, da prvi stavek člena 3(3) Uredbe (ES) št. 261/2004 ne obsega tarif za podjetja in da se zadevna uredba zato uporablja. Določba naj bi obsegala le posebne tarife za (aktivne ali nekdanje) sodelavce letalskih prevoznikov ali organizatorjev potovanja (tako imenovani „Industry Discounts“ ali „Agent Discounts“). V takih primerih naj interes dejanskega letalskega prevoznika glede prevoza ne bi bil zgolj ekonomski, zaradi česar naj zakonodajalec Unije teh primerov ne bi želel vključiti v zadevno direktivo. Znižana tarifa za podjetja pa naj bi se velikemu podjetju priznala zato, da bi to kar čim več letov rezerviralo pri letalskem prevozniku. Namen zakonodajalca Unije naj ne bi bil izključitev potnikov, ki v primeru take tarife plačajo skoraj polno ceno in ki sicer niso v nobeni tesnejši zvezi z dejanskim letalskim prevoznikom, od možnosti uveljavljanja odškodnine. To naj bi bilo v nasprotju z osnovno idejo uredbe kot prijazne potrošniku. Rezervirana tarifa naj bi tudi bila javna. Kot širša javnost naj bi v tem pogledu veljala skupnost oseb zunaj podjetja letalskega prevoznika.

Poleg tega naj bi bila po mnenju tožeče stranke upoštevna tudi izjema od izjeme iz drugega stavka člena 3(3) Uredbe (ES) št. 261/2004, saj naj bi bilo treba tarife za

podjetja šteti za programe zvestega potnika. S takimi okvirnimi pogodbami naj bi bilo podjetje vsaj dejansko za čas trajanja pogodbe kot stranka vezano na letalskega prevoznika.

Tožena stranka predlaga zavrnitev pritožbe.

## II.

Za sprejetje odločitve o pritožbi je potrebna predhodna odločba Sodišča Evropske unije prek odgovora na vprašanje za predhodno odločanje.

1.

Vprašanje je upoštevno za odločitev. Če bi se izkazalo, da prvi stavek člena 3(3) Uredbe (ES) št. 261/2004 vključuje tarifo za podjetja in ta tarifa tudi ne spada pod izjemo od izjeme v drugem stavku člena 3(3) Uredbe (ES) št. 261/2004, pritožba ne bi bila utemeljena. V nasprotnem primeru pa bi pritožba bila utemeljena, saj bi tožeča stranka tedaj bila upravičena do uveljavljane odškodnine. Tožeča stranka je v svoj končni namembni kraj prispela z zamudo 5 ur in 23 minut. Tožena stranka ni zatrjevala izrednih razmer v smislu člena 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004.

2.

Ali tarifa za podjetja, kakršna je ta v obravnavanem sporu, pomeni znižano tarifo v smislu prvega stavka člena 3(3) Uredbe (ES) št. 261/2004, ki ni neposredno ali posredno na voljo širši javnosti, in ali pri taki tarifi tudi ne gre program zvestega potnika ali drug komercialni program letalskega prevoznika ali organizatorja potovanja v smislu drugega stavka člena 3(3) Uredbe (ES) št. 261/2004, je vprašanje razlage člena 3(3) Uredbe (ES) št. 261/2004, ki je v primeru dvoma pridržano Sodišču Evropske unije.

3.

Glede na stališče, ki ga je senat do sedaj zagovarjal, gre pri znižani tarifi za podjetja, ki temelji na okvirnem dogovoru med letalskim prevoznikom in drugim podjetjem in ki se jo lahko namensko uporabi le za poslovna potovanja sodelavcev zadevnega podjetja, za znižano tarifo, ki ni neposredno ali posredno na voljo širši javnosti, v smislu prvega stavka člena 3(3) Uredbe (ES) št. 261/2004 (LG Köln (deželno sodišče v Kölnu), sodba z dne 17. marca 2020, 11 S 33/19, juris; LG Köln (deželno sodišče v Kölnu), sodba z dne 17. novembra 2020, 11 S 373/19, neobjavljena).

a)

V sodni praksi in literaturi je vprašanje, ali tarife za podjetja, ki veljajo le za podjetja po sklenitvi pogodbe z letalskim prevoznikom, pomenijo tarifo, ki ni neposredno ali posredno na voljo širši javnosti, nadvse sporno.

4

V literaturi se, kar se ujema tudi s pravnim stališčem tožeče stranke, pretežno zagovarja stališče, da druga možnost prvega stavka člena 3(3) zadevne uredbe obsega le funkcionalne popuste, neobstoječe na prostem trgu, ki se priznavajo zlasti sodelavcem letalskih družb ali sodelujočih organizatorjev potovanj oziroma agencij, kot na primer „Industry Discount“ (ID), „Agent Discount“ (AD) in „Personal Education Program-Tarif“ (PEP) [...] (ni prevedeno). Kot širša javnost naj bi se lahko štela le skupnost oseb zunaj podjetja letalske družbe, ne pa tudi sodelavci letalske družbe ali sodelujočih turističnih podjetij [...] (ni prevedeno), pri čemer naj bi zadoščalo, da je tarifa dostopna tudi le za dele širše javnosti, ki se navezujejo na individualne značilnosti strank – otroke, šolarje, študente, starejše [...] (ni prevedeno). Tudi tarife za podjetja naj bi vsaj posredno bile na voljo tako opredeljenemu delu širše javnosti [...] (ni prevedeno). To naj bi vsekakor izhajalo iz smisla in namena določbe, kot ta izhaja iz izjeme od izjeme v drugem stavku člena 3(3) zadevne uredbe [...] (ni prevedeno).

Sodna praksa – kolikor je razvidno in objavljeno – vsebuje deljena stališča in ni ustaljena. AG Hamburg (okrajno sodišče v Hamburgu, Nemčija) na primer meni, da uporaba zadevne uredbe v primeru znižanih tarif za podjetja ni izključena (AG Hamburg (okrajno sodišče v Hamburgu), odredba z dne 1. novembra 2019, 23a C 83/19), medtem ko posamezni oddelki AG Köln (okrajno sodišče v Kölnu, Nemčija) (AG Köln (okrajno sodišče v Kölnu), sodba z dne 4. novembra 2016, 136 C 155/15), AG Bremen (okrajno sodišče v Bremnu, Nemčija) (AG Bremen (okrajno sodišče v Bremnu), sodba z dne 16. januarja 2020, 16 C 313/19) in AG Frankfurt am Main (okrajno sodišče v Frankfurtu na Majni, Nemčija) (AG Frankfurt am Main (okrajno sodišče v Frankfurtu na Majni), sodba z dne 4. aprila 2019, 32 C 1964/18) menijo, da se zadevna uredba ne uporablja za znižane tarife za podjetja. LG Frankfurt am Main (deželno sodišče v Frankfurtu na Majni, Nemčija) je odločilo, da celo popusta, priznanega celotni poklicni skupini – novinarjem – ni mogoče šteti za takega, ki je neposredno ali posredno na voljo širši javnosti (LG Frankfurt (deželno sodišče v Frankfurtu), sodba z dne 6. junija 2014, 24 S207/134s, citirana po Schmid, NJW 2015, 513, opomba 5).

b)

Senat meni, da se tarife za podjetja, kakršna je ta v obravnavanem sporu, ne more šteti za tarifo, ki je „na voljo širši javnosti“. Za razliko od stališča, ki izhaja iz literature, senat zlasti ne vidi nobenih opornih točk za to, da naj bi druga možnost prvega stavka člena 3(3) Uredbe (ES) št. 261/2004 obsegala le funkcionalne popuste za sodelavce letalskih družb in turističnih podjetij. Funkcionalne tarife se sicer omenjajo tudi v smernicah Komisije za razlago zadevne uredbe. Tam je glede prvega stavka člena 3(3) navedeno: „V to določbo spadajo tudi posebne tarife, ki jih letalski prevozniki ponujajo svojim zaposlenim“. Iz tega pa – ne glede na to, da smernice niso zavezujoče – ni mogoče izpeljati, da pod to določbo spadajo izključno take tarife. Proti temu govori že izjema od izjeme v drugem stavku člena 3(3) Uredbe (ES) št. 261/2004, v skladu s katero so iz določbe prvega stavka izvzeti programi zvestega potnika. Če bi prvi stavek od vsega začetka obsegal le tarife za lastne ali pridružene sodelavce, bi bila ta izjema od izjeme

povsem nepotrebna, kajti pri takih tarifah tako ali tako ne gre za programe zvestega potnika. Zakonodajalec Unije bi torej lahko v primeru, da bi bil njegov namen tako razumevanje določbe, izpustil drugi stavek brez nadomestitve z drugačnim. Senat meni, da iz tega, da tega ni storil, nujno izhaja, da prvi stavek ne obsega le funkcionalnih popustov za lastne sodelavce in sodelavce turističnih podjetij. V okviru stališča, ki je temu nasprotno in se deloma zagovarja v literaturi, tudi ni pojasnjeno, kako bi tako razumevanje lahko bilo združljivo z drugim stavkom. Le na enem mestu je v zvezi s tem navedeno, da naj bi bil drugi stavek zgolj določba deklaratorne narave, saj naj prvi stavek tako ali tako ne bi obsegal programov zvestega potnika – šlo naj bi le za „servisno določbo“ zakonodaje EU [...] (ni prevedeno). Senat se s tem ne strinja. Po mnenju senata gre pri tem za krožno sklepanje.

Obratno pa se – ne da bi senat o tem moral odločiti – ne zdi nujno, da bi morala biti tarifa brez omejitev na voljo celotni širši javnosti. V tem pogledu verjetno za značilnost širše javnosti povsem zadošča, če je tarifa dostopna določenemu, po objektivnih osebnih merilih opredeljenemu delu širše javnosti, kot to na primer velja za tarife za otroke in starejše (tako na primer tudi AG Bremen (okrajno sodišče v Bremnu), sodba z dne 16. januarja 2020, 16 C 313/19). V tem primeru pa se postavlja vprašanje, kakšne vrste morajo biti merila za določitev skupine, da je v primeru tarife še mogoče govoriti o tarifi, ki je na voljo delu širše javnosti v smislu določbe. Senat meni, da je mogoče iz takega dela širše javnosti izhajati le tedaj, če se skupina določi na podlagi objektivnih osebnih značilnosti, ki jih imajo člani, na primer na podlagi starosti ali po potrebi tudi na podlagi statusa osebe kot šolarja ali študenta. Pri tarifi za podjetja pa pripadnost skupini ne temelji na osebni lastnosti potnika, temveč na pogodbenem razmerju med delodajalcem potnika in letalskim prevoznikom. Tako za uveljavljanje znižane tarife ne zadošča, da je potnik zgolj sodelavec podjetja določene velikosti. To podjetje je moralo namreč pred tem skleniti ustrezno okvirno pogodbo. Priznanje tarife se torej nanaša na merilo *inter partes*, ki sta ga določili stranki okvirne pogodbe (AG Bremen (okrajno sodišče v Bremnu), sodba z dne 16. januarja 2020, 16 C 313/19).

Tudi če bi se hotelo izhajati iz tega, da je pripadnost skupini v smislu prvega stavka člena 3(3) Uredbe (ES) št. 261/2004 mogoče opreti na to, da je stranka sodelavec podjetja, ki je sklenilo pogodbo z letalskim prevoznikom, pa v primeru tarife, ki je predmet spora, vsekakor ne bi bil izpolnjen pogoj proste dostopnosti tarife – pa tudi če le posredne – za ta „del širše javnosti“. Kajti tudi sodelavci podjetja, ki je v tem primeru sklenilo okvirno pogodbo o ugodnejši tarifi, nimajo prostega dostopa do te tarife. Tarifa, ki je predmet spora, namreč nesporno namensko velja le za poslovna potovanja v okviru delovnega razmerja, ne pa tudi za zasebna potovanja sodelavcev. Na podlagi te jasno opredeljene namenskosti dostopnost do znižane tarife vsekakor ni več odvisna le od osebnih značilnosti potnika, zato ne gre več za javno dostopno tarifo (tako tudi AG Köln (okrajno sodišče v Kölnu), sodba z dne 4. novembra 2016, 136 C 155/15 [...] (ni prevedeno). To je tudi bistvena razlika glede na druge možne tarife, ki veljajo za del širše javnosti. Znižane tarife, na primer za otroke ali starejše, zanje veljajo ne

glede na namen potovanja. Tudi v primeru tarif za šolarje in študente verjetno redno za dostop do teh tarif ne bo bistveno, da je let povezan s šolo ali študijem.

4.

Senat meni, da tarifa, kakršna je ta v obravnavanem sporu, tudi ne spada pod izjemo od izjeme iz drugega stavka člena 3(3) Uredbe (ES) št. 261/2004, v skladu s katero se uredba ne glede na prvi stavek uporablja za potnike, katerim je letalski prevoznik ali organizator potovanja izdal vozovnice v okviru programa zvestega potnika ali v okviru drugega komercialnega programa (LG Köln (deželno sodišče v Kölnu), sodba z dne 17. marca 2020, 11 S 33/19, juris; LG Köln (deželno sodišče v Kölnu), sodba z dne 17. novembra 2020, 11 S 373/19, neobjavljena).

V sodni praksi in literaturi se pretežno nesporno pod to določbo uvrščajo tako imenovani programi za pogoste potnike oziroma potovalne milje. Izhaja pa se tudi iz tega, da so tudi tarife za podjetja navsezadnje namenjene pridobivanju zvestih potnikov in komercialnim programom in da se zato tudi za take tarife uporablja izjema od izjeme iz drugega stavka [...] (ni prevedeno). Senat pa meni, da se pojmov pridobivanja zvestih potnikov in komercialnih programov v smislu drugega stavka člena 3(3) zadevne uredbe ne more razumeti tako široko. Kajti navsezadnje je vsaka znižana tarifa namenjena pridobivanju zvestih potnikov. Če pa bi za uporabo izjeme od izjeme iz drugega stavka zadostovalo že zgolj znižanje, bi to spet vodilo do zgoraj že opisanega izida: na koncu ne bi niti ena sama znižana tarifa, ki bi se uporabila za osebe zunaj podjetja (zadnje vendar niso stranke v dejanskem smislu), spadala pod drugo možnost prvega stavka člena 3(3) zadevne uredbe in določba drugega stavka bi bila povsem odveč. Določba prvega stavka bi tedaj veljala le za funkcionalne popuste. Če pa bi bil to namen zakonodajalca Unije, bi bilo zanj lažje, da bi to tudi izrecno tako zapisal v prvem stavku in izpustil v tem primeru nepotrebni drugi stavek. Tega pa ravno ni storil. Izhajati tudi ni mogoče iz tega, da je zakonodajalec Unije šele z zapletenim ovinkom prek izjeme od izjeme v drugem stavku želel urediti, da so le funkcionalne tarife izvzete iz področja uporabe zadevne uredbe. Iz zgoraj navedenih razlogov senat izhaja iz tega, da drugi stavek ne obsega tarif za podjetja, temveč da velja le za potnike, ki potujejo z vozovnicami, ki so jim bile izdane kot nagrada v okviru programov zvestega potnika ali komercialnih programov, zlasti programov potovalnih milj (tako tudi AG Köln (okrajno sodišče v Kölnu), sodba z dne 4. novembra 2016, 136 C 155/15).

[...] (ni prevedeno)

[sklepne opombe, podpisi]